

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

ÉTUDE CRITIQUE

DE LA

Transportation en Guyane française

RÉFORMES RÉALISABLES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES)

Présentée et soutenue le Vendredi 24 mai 1912, à 4 heures 1/2

PAR

EDMOND HENRI

INSPECTEUR DES COLONIES

Président : M. LESEUR, professeur.

Suffragants { *MM. LE POITTEVIN, professeur.*
GARÇON, professeur.

LIBRAIRIE

DE LA SOCIÉTÉ DU

RECUEIL SIREY

22, rue Soufflot, PARIS, 5^e Arrond.

L. LAROSE & L. TENIN, Directeurs

1912

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

ÉTUDE CRITIQUE

DE LA

Transportation en Guyane française.

RÉFORMES RÉALISABLES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES)

Présentée et soutenue le Vendredi 24 mai 1912, à 4 heures 1/2

PAR

EDMOND HENRI

INSPECTEUR DES COLONIES

Président : M. LESEUR, professeur.

Suffragants { *MM. LE POITTEVIN, professeur.*
GARÇON, professeur.

LIBRAIRIE

DE LA SOCIÉTÉ DU

RECUEIL SIREY

22, rue Soufflot, PARIS, 5^e Arrond.

L. LAROSE & L. TENIN, Directeurs

1912



*A la Mémoire de mon très cher Père
et de mon excellente Mère,
trop tôt disparus.*

INTRODUCTION

Les mérites et les défauts du système pénal consistant à faire subir aux colonies la peine des travaux forcés, ont fait de tout temps l'objet de vives controverses. Elles ont été particulièrement ardentes lors de la discussion de la loi du 30 mai 1854, introduisant dans notre droit criminel le système de la transportation, et elles ont pris depuis quelques années une nouvelle acuité. L'étude de cette question, si importante aux points de vue social, pénal et économique, fera l'objet de cet ouvrage.

Le rapporteur de la loi de 1854 au Corps législatif, M. du Miral (1), indique que le législateur, en décidant que la transportation obligatoire au-delà des mers constituerait dorénavant le mode normal d'exécution de la peine

(1) Pour la commodité du lecteur, le rapport de M. du Miral, — fréquemment cité au cours de cette étude, et qu'il est assez difficile de se procurer, car beaucoup de bibliothèques ne le possèdent pas ; — a été inséré *in-extenso* en annexe à la fin de l'ouvrage. V. *infra*, Annexes, p. 1 et s.

La loi du 30 mai 1854 fait l'objet de l'annexe n° 2. V. *infra*, Annexes, p. xxxv.

des travaux forcés, a poursuivi des buts multiples, qui peuvent se résumer ainsi qu'il suit :

Préserver la Société métropolitaine par l'expatriation habituellement perpétuelle des malfaiteurs dangereux ;

Augmenter l'exemplarité de la peine en rendant le châ-timent plus rigoureux ;

Supprimer les bagnes sur le sol de France ;

Faciliter l'amendement des condamnés ;

Encourager la colonisation ;

Rendre plus aisé le reclassement des libérés.

Dans quelle mesure ces buts ont-ils été atteints ; quelle importance respective le législateur de 1854 y attachait-il ; et jusqu'à quel point les résultats obtenus justifient-ils le maintien du régime ? C'est ce qu'il importe d'examiner tout d'abord.

Je dois avouer qu'à première vue, les constatations faites sont bien décevantes. En effet, quand on s'est rendu compte sur place des médiocres résultats obtenus par la transportation à la Guyane, tant en ce qui concerne le relèvement moral des condamnés et le reclassement des libérés, qu'en ce qui a trait à la colonisation ; quand, sur ces divers points, on a vu combien les espérances du législateur de 1854 se sont peu réalisées ; une sensation de découragement vous étreint ; et l'on se demande s'il ne vaudrait pas mieux renoncer franchement à un système dont l'expérience de plus d'un demi-siècle semble avoir démontré l'inefficacité. Il ne faut donc pas se montrer surpris dans ces conditions que plusieurs congrès péniten-tiaires, — et entre autres ceux de Londres en 1872 et de Stockholm en 1878 —, aient condamné la transportation,

et que nombre de bons auteurs, — parmi lesquels je citerai M. L. Beauchet (1), professeur de droit colonial à l'Université de Nancy —, se soient montrés partisans de son abrogation pure et simple. Tout récemment encore, à l'appui du projet de loi concernant la suppression de la transportation et de la relégation qu'il a déposé, M. Émile Chautemps (2) prononçait au Sénat les paroles suivantes :
« Je disais ce matin, dans une interruption, que nous
« avons un régime pénitentiaire incohérent, indigne d'un
« pays civilisé, et dont nous n'oserions pas nous entretenir
« publiquement dans un congrès.....

« La faillite de la transportation et de la relégation n'est
« plus à démontrer. On s'évade des camps de la transpor-
« tation et de ceux de la relégation à volonté. On n'arrive
« pas toujours au port, mais chaque année, il rentre en
« France une bonne douzaine de forçats, — ce sont natu-
« rellement les plus audacieux et les plus dangereux.

« Si je vous ai donné tout de suite cette raison, très
« terre à terre, de la facilité des évasions, ce n'est point
« pour le Sénat que je l'ai fait, mais on est effrayé de ma
« proposition, dans laquelle on voit un sentiment de vague
« humanitarisme qui plaide contre elle.

« Je n'ai pas voulu vous donner immédiatement le
« spectacle de ces bagnes dans lesquels ce qui peut rester
« de ressort moral s'affaisse pour toujours. Je laisse de

(1) L. Beauchet. « Transportation et colonisation pénale à la Nouvelle-Calédonie », dans la *Revue politique et parlementaire*, mai 1898, p. 332 à 338.

(2) *Journal Officiel* du 16 février 1912. Compte rendu des débats du Sénat, p. 299.

« côté cette question morale. Je ne parle pas non plus
« de l'échec de la transportation et de la relégation au
« point de vue de la colonisation, mais je dis que, même
« au point de vue de la préservation sociale, le but
« n'est pas atteint, parce qu'on s'évade du bagne à discrétion. »

Je crois connaître (pour les avoir étudiés à la Guyane), la plus grande partie des faits qui servent à étayer le jugement porté sur la transportation et la relégation par M. Emile Chautemps, dont je partage d'ailleurs l'opinion en ce qui concerne l'échec de l'amendement des condamnés et les médiocres résultats de la colonisation pénale ; et ces faits, je ne manquerai pas de les exposer en détail au cours de cet ouvrage. Mais, par contre, je crois fermement que la préservation de la société métropolitaine est mieux assurée par le système actuel qu'elle ne saurait l'être avec aucun autre ; et il me sera facile de le démontrer par des chiffres. Certes, les tentatives d'évasion sont relativement nombreuses à la Guyane, mais bien faible est la proportion de celles qui sont couronnées de succès ; et, en admettant même qu'il rentre chaque année en France une bonne douzaine de forçats évadés, combien minime est ce nombre comparé à celui des 900 condamnés aux travaux forcés envoyés annuellement dans la colonie. Et de plus, les rares forçats qui réussissent à rentrer dans la Métropole ne sont pas forcément les plus audacieux et les plus dangereux ; car les criminels les plus notoires sont internés aux Iles-du-Salut, d'où ils ne s'évadent pas. En fait, sur les 43.582 transportés arrivés à la Guyane depuis la mise en application de la loi de 1854 jusqu'au

31 décembre 1910 ; 3.881 seulement ont quitté régulièrement la colonie. Or, à la fin de 1910, l'effectif de la transportation (libérés y compris) ne s'élevait guère qu'à 6.200 individus ; on peut donc admettre que la plus grande partie des condamnés aux travaux forcés ne revoient jamais la France ; et cela ne surprend plus, quand on constate que la mort frappe chaque année à la Guyane plus du dixième de la population pénale.

Je signalerai d'ailleurs en passant que des résultats analogues peuvent être enregistrés pour la relégation : en effet, sur 10.549 relégués arrivés dans la colonie de 1885 à 1910, 2.614 seulement vivaient à la Guyane au 31 décembre 1910 ; alors qu'au cours de la même période, le relèvement de la relégation n'avait été accordé qu'à 84 récidivistes.

La transportation à la Guyane n'assure pas seulement à la Métropole une grande sécurité par l'expatriation habituellement perpétuelle des malfaiteurs dangereux, dont la France se trouve à jamais débarrassée ; elle constitue en outre une peine très rigoureuse pour les criminels qui y sont soumis. Il n'en était pas de même, à vrai dire, de la transportation en Nouvelle-Calédonie, et la vie facile que les forçats pouvaient mener dans cette colonie, jointe à la trop grande bienveillance du décret du 18 juin 1880, avaient eu pour résultat d'énervier la peine, devenue réellement trop douce. Mais, depuis que les condamnés ne sont plus dirigés que sur la Guyane, dont le climat est très pénible à supporter pour les Européens, et que le décret du 4 septembre 1891 a rendu la répression réellement sévère,

on peut affirmer que la transportation est maintenant un dur châtiment.

Or le législateur de 1854 a *voulu* par dessus tout obtenir une expiation rigoureuse du crime tout en assurant la préservation de la société, alors qu'il a seulement *espéré* un amendement plus facile et plus probable des condamnés, et qu'il a considéré comme un *rôle accessoire* de la peine d'encourager la colonisation ; il suffit de se reporter au rapport de M. du Miral pour en être convaincu (1). S'il est permis de regretter que le relèvement moral des condamnés n'ait pas été mieux obtenu et que la colonisation n'ait pas été davantage aidée, il n'en reste pas moins que le double but essentiel de la loi de 1854 a été atteint. Cela seul ne semble-t-il pas suffisant à justifier le maintien du système?

Conjointement avec la préservation de la société, le législateur de 1854, en décidant que les travaux forcés seraient accomplis hors du territoire continental, a d'ailleurs voulu énergiquement un autre résultat qui était de faire disparaître sur le sol de France la plaie vive des bagnes, devenus un objet d'horreur pour toute la population saine. Or, qu'advviendrait-il de ce résultat, obtenu par définition, si la transportation était supprimée ; et comment serait ensuite exécutée la peine des travaux forcés, qui doit de toute nécessité rester inscrite dans notre système pénal comme châtiment des crimes pour lesquels l'emprisonnement et la réclusion constituent une répression insuffisante? La condamnation étant désormais subie dans la

(1) V. *infra*, Annexes, p. xiv et xv.

Métropole, quel que soit le nom donné au lieu d'internement, — prison cellulaire, maison de correction ou maison de force —, il faudrait toujours en revenir, sous une forme ou sous une autre, aux anciens bagnes tant décriés. Et ce résultat fâcheux, que les adversaires du système actuel ne cherchent pas sérieusement à nier parce qu'il est inéluctable, ne serait pas la seule conséquence regrettable de la suppression de la transportation ; il en est une autre beaucoup plus grosse de dangers pour le pays : Que deviendraient en effet les malfaiteurs à l'expiration de la peine des travaux forcés ? Se retrouvant libres sur le sol de France, il n'est pas téméraire d'affirmer, — et de multiples exemples le prouvent —, que la plus grande partie d'entre eux, poussés par la misère ou par le vice, auraient tôt fait de se replonger dans l'armée agissante du crime et commettraient rapidement de nouveaux méfaits ; la sécurité de la Métropole ne manquerait donc pas de diminuer progressivement, au fur et à mesure que s'accroîtrait, par la force des choses, le nombre des libérés. Est-ce là ce que l'on cherche, et juge-t-on vraiment nécessaire d'exposer un peu plus les honnêtes gens aux coups des criminels ? Il semble d'ailleurs que l'opinion publique, violemment impressionnée par la série toute récente des attentats qui ont si vivement ému Paris et la France, n'admettrait pas facilement en ce moment la suppression de la transportation et de la relégation. La tendance actuelle est bien plutôt de reprocher à la justice de se montrer trop clémente dans l'application de la peine de la relégation, ce qui a pour résultat d'augmenter, surtout dans les grandes villes, le nombre des récidivistes, dont l'audace se trouve

accrue du fait d'une impunité trop fréquente. La presse n'a pas manqué de traduire cette opinion, qui a été également exposée tout récemment à la tribune du Conseil municipal de Paris par le préfet de police (1). M. Lépine, traitant de la sécurité de la capitale et des moyens de prévenir le retour d'attentats déplorables, a en effet admis que la loi s'était faite vraiment trop douce aux délinquants, car depuis 1889, plus de deux mille individus passibles de la relégation y ont échappé (2). Et M. Lépine ajoutait, en s'en réjouissant, qu'on semble en ce moment vouloir enrayer cette indulgence fâcheuse. Or, si la relégation est maintenant reconnue nécessaire à la sécurité de la France, à plus forte raison ne faut-il pas supprimer la transportation, qui n'a jamais été aussi âprement discutée. En fait, si l'on peut déplorer que la mortalité des condamnés soit aussi élevée à la Guyane, on doit au moins reconnaître que l'envoi des malfaiteurs dans cette colonie a pour résultat de préserver beaucoup plus efficacement la société que tout système d'internement et de libération dans la Métropole.

Il faut donc maintenir la transportation, qui n'a d'ailleurs pas suscité que des détracteurs ; car ce mode d'exécution de la peine des travaux forcés a aussi trouvé d'éloquents défenseurs, en tête desquels se place M. Léveillé ; dont l'argumentation, — d'après M. Arthur Girault (3),

(1) Séance du Conseil municipal de Paris du 15 mars 1912.

(2) A la Chambre des Députés, le 29 mars 1912, MM. Cornudet et Georges Berry se sont également plaints de la non-application trop fréquente de la loi sur la relégation.

(3) A. Girault. *Législation coloniale*, 1907, t II, p. 608 et 609.

également partisan du régime actuel —, se résume de la façon suivante :

« La prison, même la mieux agencée, n'est qu'une
« demi-solution du problème pénal. C'est une cage qu'il
« faut ouvrir quand la peine est finie. Que devient le
« libéré ? Déshonoré et le plus souvent corrompu et brisé
« par la prison, considéré par tous comme suspect et
« dangereux, il retombe sur le pavé de nos villes.
« Personne ne veut plus l'occuper et, comme il faut
« pourtant qu'il vive, le jour où il a faim, il vole pour
« manger. Presque fatalement et à bref délai, il devient
« un récidiviste. La moitié des libérés récidivent dans
« les trois ans qui suivent leur sortie de prison. Les
« autres, en grande partie, passent à l'étranger : c'est
« le cas notamment des libérés belges qui s'infiltrèrent
« dans nos départements du Nord. Ils s'exilent eux-
« mêmes et débarrassent ainsi de leur présence leur patrie
« d'origine, mais, toujours en activité dans l'armée inter-
« nationale du crime, ils constituent un danger pour le
« pays qui les a accueillis.

« Cette question redoutable du lendemain de l'em-
« prisonnement, la transportation seule peut la résoudre.
« Elle constitue à la fois pour le condamné un châtiment
« et une chance de relèvement : c'est une solution com-
« plète, intégrale du problème. »

Les résultats escomptés par le législateur de 1854 n'ont été que partiellement atteints, cela est vrai ; mais il est permis de croire que la faute en est, non au système lui-même, mais à l'application vicieuse qui en a été faite : l'Administration pénitenciaire, en effet, n'a

eu qu'un souci insuffisant du relèvement moral des transportés et ne s'est pas assez préoccupée, dans l'utilisation de la main-d'œuvre pénale, de l'intérêt supérieur de la colonisation. Mais les défauts du régime ne sont pas forcément imputables au principe, et il semble possible de les faire disparaître, au moins pour la plus grande partie, par des réformes appropriées et facilement réalisables.

Ces réformes constituent le but essentiel de cet ouvrage, dans lequel sera seulement étudiée la transportation à la Guyane, qui reste en fait notre seule colonie pénitentiaire, puisqu'il n'est plus envoyé de condamnés depuis 1897 à la Nouvelle-Calédonie, où le bagne disparaîtra par extinction. C'est donc à la Guyane qu'il importe d'examiner le problème.

Les exemples des colonisations pénales anglaise et russe ne seront pas invoqués au cours de cette étude, car partisans et adversaires de la transportation y trouvent également de bons arguments; et, en ce qui concerne du moins le système anglais, le rapport de M. du Miral nous apprend qu'il en était déjà ainsi en 1853 (1). On peut cependant les résumer ici en disant que l'Australie a été créée par les convicts et la Sibérie peuplée par la déportation; mais, dès que l'une et l'autre ont eu assez de colons libres, elles se sont efforcées de ne plus recevoir de condamnés. Il est donc permis de tirer de ce fait la conclusion que la colonisation pénale ne doit que préparer la colonisation libre, et

(1) V. *infra*, Annexes p. vi.

je ne manquerai pas de développer cette manière de voir.

Bien que le problème de la relégation soit également très intéressant, il se révèle par plusieurs côtés, si différent de celui de la transportation, qu'il exigerait, pour être convenablement traité, de longs développements que je n'ai pas cru pouvoir faire rentrer dans les cadres de ce travail, qui se bornera donc uniquement à la transportation en Guyane française. L'étude en sera poursuivie dans deux parties distinctes, consacrées l'une à l'exécution de la peine et à l'amendement des condamnés; l'autre à la colonisation pénale.

Certaines questions touchent à la fois à l'exécution de la peine et à la colonisation; elles seront classées dans celle de ces deux matières à laquelle elles se rattachent le plus étroitement; par exemple : la main-d'œuvre pénale, avec toutes les modalités dont elle est susceptible, dans la colonisation; l'alimentation et l'hygiène des condamnés dans l'exécution de la peine.

Sur chacun des points envisagés, l'état de choses actuel sera d'abord relevé et fera l'objet d'une appréciation basée tant sur les bons résultats obtenus que sur les errements critiquables. Ensuite seront examinées les diverses réformes propres à améliorer le système.

PREMIÈRE PARTIE

Exécution de la peine de la Transportation Amendement des condamnés

La Transportation, en tant que mode d'exécution de la peine des travaux forcés, a été introduite dans notre système pénal par le décret du 27 mars 1852. Elle fut tout d'abord volontaire en ce sens qu'elle était offerte, et non imposée, aux condamnés alors incarcérés dans les bagnes métropolitains. Trois mille condamnés environ optèrent ainsi pour la Guyane, colonie choisie par l'article 1^{er} du décret précité comme lieu d'exécution de la peine.

La légalité de ce décret du 27 mars 1852 est très discutable, car il organisait une peine véritablement nouvelle, non prévue par le Code pénal, et pour laquelle une loi était nécessaire. Pour le justifier il fut, il est vrai, présenté comme une manifestation du droit de grâce du Chef de l'État, qui offrait ainsi aux condamnés un moyen d'adoucir leur peine. Si cette illégalité était réelle, elle fut

en tout cas d'assez courte durée, car la loi sur l'exécution de la peine des travaux forcés intervint le 30 mai 1854, et son article 1^{er} édictait que la peine des travaux forcés serait subie à l'avenir sur le territoire d'une ou plusieurs possessions françaises autres que l'Algérie. La transportation devenait ainsi légale et obligatoire.

A l'origine, les transportés furent tous envoyés à la Guyane, déjà choisie par le décret du 27 mars 1852. Mais l'exagération de la mortalité dans cette colonie fit désigner en 1863, comme nouveau lieu d'exécution de la peine des travaux forcés, la Nouvelle-Calédonie, colonie sur laquelle furent dirigés pendant vingt ans (de 1867 à 1887) tous les forçats européens, pendant que la Guyane ne recevait plus que les condamnés arabes, noirs ou asiatiques. Depuis 1887, une partie des transportés européens furent à nouveau envoyés à la Guyane. A la même époque, trois décrets de 1886 et 1887 prescrivirent que les condamnés arabes, indiens, africains, annamites et chinois, seraient dirigés sur Obock, puis un nouveau décret du 1^{er} décembre 1887 autorisa l'envoi au Gabon des forçats d'origine annamite et chinoise. Le pénitencier d'Obock reçut surtout des transportés arabes, qui y trouvaient, en pays musulman, de grandes facilités d'évasion, aussi fallut-il les renvoyer à la Guyane ; et il ne restait plus à Obock que quelques indiens, quand le pénitencier, reconnu inutile, fut supprimé par décret du 11 août 1895. Sur le Gabon, on dirigea seulement deux convois de 96 et 90 annamites, car la mortalité très élevée qui frappa ces indigènes fit rapidement abandonner cette destination ; aussi le décret du 1^{er} octobre 1899 ne fit-il que consacrer un état de fait en

rayant le Gabon de la liste de nos colonies pénitenciaires.

Enfin, en 1897, on renonça à expédier à la Nouvelle-Calédonie de nouveaux convois de forçats, et tous les condamnés ont été depuis cette époque, envoyés à la Guyane, qui restera en fait, avant longtemps, notre seule colonie pénitenciaire, car l'effectif pénal de la Nouvelle-Calédonie, déjà bien réduit depuis quinze ans, aura vraisemblablement disparu dans une période assez brève.

CHAPITRE I

ÉTUDE DES CONDITIONS ACTUELLES DE L'EXÉCUTION
DE LA PEINE A LA GUYANE

D'après l'article 14 de la loi du 30 mai 1854, le régime disciplinaire des établissements des travaux forcés devait être déterminé par un règlement d'administration publique ; et M. du Miral, dans son rapport de présentation de la loi, avait longuement insisté sur l'extrême importance de ce règlement, qu'il appelait *la loi vivante* (1), et qui devait fixer *la réalité de la peine* (1). Or, ce règlement si nécessaire ne vit le jour qu'après un délai de 26 ans : le 18 juin 1880. Ce fut là une faute grave, et qui a lourdement pesé sur la transportation ; car, au cours de cette longue période d'un quart de siècle, pendant laquelle les Administrations locales furent abandonnées à elles-mêmes, l'arbitraire joua inévitablement un grand rôle, des pratiques fâcheuses naquirent et s'enracinèrent, et il fut bien difficile ensuite de les faire disparaître.

Le règlement du 18 juin 1880, inspiré d'idées philan-

(1) V. *infra*, Annexes, p. xxviii.

thropiques trop généreuses, au lieu d'améliorer le déplorable état de choses antérieur, ne fit au contraire que l'aggraver, car l'extrême bienveillance de ce règlement, en énervant la répression, enlevait à la peine des travaux forcés tout caractère d'exemplarité.

On sentit rapidement la nécessité d'organiser un régime plus sévère, et ce fut l'œuvre du décret du 4 septembre 1891, qui a été ensuite partiellement modifié par les décrets des 19 décembre 1900, 31 juillet 1903 et 26 février 1907.

Le régime pénal sous lequel furent pendant longtemps placés les transportés prêtait aussi à de très vives critiques, car les peines prononcées étaient trop souvent illusoires. N'était-il pas dérisoire, par exemple, d'infliger quelques années de travaux forcés à un condamné à perpétuité ? Ce régime, que l'on pouvait qualifier de scandaleux, tant il était favorable aux malfaiteurs endurcis, prit heureusement fin avec le décret du 5 octobre 1889, qui prescrivit des peines de réclusion cellulaire et d'emprisonnement, lesquelles sont effectivement subies sitôt après avoir été prononcées. Ce décret a été depuis complété par celui du 13 octobre 1906 en ce qui concerne les peines relatives aux évasions des condamnés à perpétuité.

C'est l'exécution de la peine, telle qu'elle résulte des décrets des 4 septembre 1891 et 5 octobre 1889, et des actes modificatifs précités, qui va être étudiée ci-après.

ARTICLE PREMIER

Enumération des lieux d'exécution de la peine
Effectifs de la transportation

Les pénitenciers et camps de la transportation à la Guyane se divisent en deux groupes :

1° Le groupe de Cayenne, qui comprend le pénitencier-dépôt de Cayenne, Kourou et ses camps annexes et les Iles du Salut ;

2° Le groupe du Maroni, constitué par le pénitencier de Saint-Laurent et les camps annexes situés dans la partie du territoire pénitentiaire affectée à la transportation par l'article 3 du décret du 24 mars 1887.

Au 31 décembre 1910, les effectifs des transportés en cours de peine dans les deux groupes étaient respectivement les suivants :

1° Groupe de Cayenne :

Cayenne	793
Kourou et camps annexes.	632
Iles du Salut	780
Total pour le premier groupe.	<u>2.205</u>

2° Groupe du Maroni :

Saint-Laurent et camps annexes.	<u>2.249</u>
Total général.	<u>4.454</u>

Cayenne. — Depuis la concentration des services pénitentiaires au Maroni, la principale raison d'être du pénitencier-dépôt de Cayenne, construit sur le bord de la mer, dans de bonnes conditions d'hygiène, réside dans la nécessité du maintien au chef-lieu de la colonie, de la main-d'œuvre pénale utilisée par les services publics. A ce dépôt sont aussi rattachés une assez grande partie des assignés employés par les particuliers.

Kourou et camps annexes. — Le pénitencier de Kourou, ou camp des Roches, situé sur la côte à 45 kilomètres du chef-lieu, poursuit quelques expériences agricoles et fournit aux Iles du Salut le charbon et les bois nécessaires : une scierie mécanique y est installée. De Kourou dépendent quatre camps annexes échelonnés dans l'intérieur à des distances variant de 2 à 30 kilomètres, ce sont : Guatimala, lieu d'internement des réclusionnaires coloniaux; Pariacabo, où l'on cultive le café et le cacao; Passoura, centre d'élevage; et enfin le chantier forestier de Gourdonville.

Iles du Salut. — Les Iles du Salut, ainsi baptisées par Thibault de Chanvalon en 1763, sont un archipel de trois petites îles très rapprochées, qui se trouvent en face de Kourou et à 29 milles marins de Cayenne. Les deux plus grandes seules : l'île Royale (28 hectares) et l'île Saint-Joseph (20 hectares) sont occupées par la transportation; la troisième et la plus petite, l'île du Diable (14 hectares) étant réservée à la déportation dans une enceinte fortifiée; elle est occupée depuis 1908 par le

déporté Ullmo et une corvée d'une dizaine de transportés sous la garde de deux surveillants.

L'île Saint-Joseph sert de dépôt général aux transportés arrivant de France et il y a été construit une maison de force où s'exécutent les peines de réclusion cellulaire infligées conformément aux décrets des 5 octobre 1889 et 13 octobre 1906.

En raison même de l'exiguïté de ces îles, les travaux qui peuvent y être exécutés sont forcément très limités et peu pénibles ; en fait, on ne s'y occupe guère que des réparations aux constructions et de l'entretien des jardins potagers et des plantations de cocotiers.

Maroni. — La partie occidentale de la Guyane est exclusivement réservée aux besoins du service pénitentiaire. D'après l'article 1^{er} du décret du 24 mars 1887, cette partie est ainsi limitée : au nord, par la mer ; à l'ouest, par le fleuve Maroni jusqu'au saut Hermina ; à l'est, par une ligne tracée dans la direction nord-sud et partant d'un point situé sur la côte à mi-distance des embouchures du Maroni et de la Mana ; au sud, par une ligne ouest-est partant du saut Hermina.

Le nord de cet important domaine, de la mer à la crique Baleté est réservé à la transportation ; le sud, de la crique Baleté au saut Hermina, est attribué à la relégation.

Depuis une quinzaine d'années, les efforts de l'Administration pénitentiaire se sont principalement portés sur le domaine du Maroni, qui reçoit les plus gros effectifs de la transportation. Cayenne ne conserve plus que son

pénitencier-dépôt et quelques magasins ; mais les services pénitentiaires ont été peu à peu concentrés à Saint-Laurent du Maroni, ville située à 30 kilomètres de l'embouchure du fleuve, centre de la commune pénitentiaire, et agglomération dont l'importance tend à s'accroître depuis qu'elle est devenue le chef-lieu de l'Administration pénitentiaire et la résidence de son Directeur. Le tribunal maritime spécial y a été également transféré.

A Saint-Laurent se trouve le pénitencier le plus important de la transportation ; les condamnés ont été principalement employés jusqu'ici à des travaux de construction et d'assainissement. On trouve en outre sur le territoire de la transportation le centre de Saint-Maurice avec son usine à tafia et ses concessions et les camps annexes des Hattes, de Coswine, de Charvein, Nouveau-Camp, Nouveau-Chantier et Godebert. Tous ces points sont distants de 4 à 30 kilomètres de Saint-Laurent. Le camp des Hattes sert d'asile aux impotents, aux vieillards et aux convalescents de la transportation, qui n'y sont astreints qu'à des travaux légers. A Coswine, on récolte de la gomme de balata. Le chantier forestier de Charvein est le camp disciplinaire des incorrigibles. Au Nouveau-Camp on s'occupe d'exploitation forestière et de culture de cannes à sucre. Le Nouveau-Chantier constituait une installation provisoire à peu près abandonnée aujourd'hui ; et le camp Godebert a été récemment créé en vue de la construction d'une voie Decauville devant relier Charvein à Saint-Laurent et dont l'achèvement est prévu pour 1912.

D'une façon générale, il est permis de dire que les pénitenciers et camps du groupe de Cayenne, — exception

faite de deux des annexes de Kourou : Passoura et Gourdonville —, sont beaucoup plus favorisés au point de vue climatérique que ceux du Maroni, où la moyenne de la morbidité et de la mortalité est très sensiblement plus élevée. Il en est de même pour le travail, généralement plus pénible au Maroni. Ceci étant connu, il semblerait rationnel de réserver le groupe de Cayenne, notablement meilleur, aux moins mauvais des transportés, et d'envoyer les malfaiteurs endurcis, les pires criminels, au Maroni. Or, il n'en est rien, aucune sélection de cette nature n'est faite, et la répartition des condamnés n'est basée que sur les nécessités de la main-d'œuvre. Cette manière d'agir ne subit qu'une seule exception, d'ailleurs contraire à la thèse qui vient d'être préconisée : les anarchistes et les malfaiteurs les plus dangereux, ceux dont les procès ont eu un retentissement particulier, sont rassemblés et « internés », avec quelques professionnels de l'évasion, aux Iles du Salut, où les travaux sont moins pénibles que partout ailleurs et qui jouissent du climat le plus sain de la colonie. C'est ainsi que j'ai eu l'occasion de voir aux Iles du Salut, parmi ces « internés », trois bandits qui ont eu à Paris leur heure de triste célébrité : Soleilland, Manda et Leca. Soleilland était employé au service des travaux ; Manda occupait un emploi d'infirmier à l'hôpital de l'île Royale, et Leca était cuisinier du déporté Ullmo. Il est certain que pour aucun de ces trois condamnés, le travail imposé n'avait le caractère pénible et afflictif voulu par le législateur de 1854.

Pour les pires malfaiteurs, la répression se trouve ainsi notoirement insuffisante ; alors que des condamnés dont

le nom comme la faute sont demeurés obscurs, et qui seraient souvent dignes de pitié, sont astreints dans les chantiers forestiers du Maroni à un travail très pénible, accompli dans des conditions hygiéniques qui rendent le climat meurtrier.

Cette manière d'opérer apparaît donc comme souverainement injuste, mais il faut reconnaître qu'elle est assez puissamment motivée : en effet, les évasions, relativement faciles au Maroni, sont à peu près impossibles aux Iles du Salut, en raison même de leur situation insulaire, et surtout parce que les requins qui foisonnent dans ces parages, montent bonne garde aux alentours. Conçoit-on l'émotion que produirait en France l'évasion d'un Soleil-land, par exemple ! L'Administration pénitentiaire use donc de prudence en internant dans son pénitencier le mieux fermé, ceux des condamnés qu'elle tient particulièrement à ne pas voir lui échapper. Et cette conception, déplorable au point de vue de l'équité, est bien humaine.

ARTICLE 2

Régime disciplinaire

Dans le chapitre III de son ouvrage *De l'organisation locale de la Transportation*, M. Franceschi a clairement exposé les causes de l'insuffisance de la répression dans la période antérieure à 1891, et les réformes si nécessaires apportées par le décret du 4 septembre 1891. La commission chargée de la préparation de ce dernier décret, voulut

réagir contre la trop grande indulgence du décret du 18 juin 1880, qui semblait n'avoir envisagé que le côté moralisateur de la peine; et elle s'efforça d'instituer un régime disciplinaire réellement coercitif, de façon à rendre à la peine des travaux forcés son caractère indispensable d'intimidation et d'exemplarité.

Il ne rentre pas dans le cadre de cet ouvrage d'examiner en détail les cinquante articles du décret du 4 septembre 1891, mais il semble utile d'énumérer brièvement les profondes modifications apportées par cet acte au régime antérieur : Les forçats sont divisés en trois classes au lieu de cinq, mais la situation des condamnés de la troisième classe est rendue beaucoup plus dure que ne l'était précédemment celle des forçats de la cinquième. L'article 6, qui définit cette situation, est en effet ainsi conçu : « Les condamnés de la troisième classe sont affectés aux travaux les plus particulièrement pénibles. En outre, ils sont entièrement « séparés des condamnés des autres classes. Si les « locaux le permettent, ils sont isolés la nuit; ils couchent « sur un lit de camp et peuvent être mis à la boucle « simple. Ils sont enfermés dans les cases pendant « tout le temps qu'ils ne passent pas sur les travaux. Ils « sont astreints au silence de jour et de nuit, pendant « le travail comme pendant le repos. »

L'avancement en classe est rendu beaucoup plus lent : un condamné ne peut passer de la troisième à la deuxième classe qu'au bout de deux ans. Aucun condamné à temps de la deuxième classe ne peut être proposé pour la première classe s'il n'a pas accompli la moitié

de sa peine. Pour le condamné à perpétuité ou à plus de vingt ans, le délai minimum est de dix ans (1).

Tout transporté condamné à la réclusion ou à l'emprisonnement pour crime ou délit est obligatoirement placé à la troisième classe pour deux ans au moins, à l'expiration de cette nouvelle peine. Pour toute punition de cellule ou de cachot, le renvoi d'un condamné à une classe inférieure peut être prononcé.

Seuls, les condamnés de première classe peuvent obtenir une concession ou le bénéfice de l'assignation et être compris dans les propositions de remise, de réduction de peine ou de libération conditionnelle.

Les transportés n'ont plus un droit acquis à la ration normale ; pour l'obtenir, il leur faut travailler, et tout condamné valide qui n'a pas accompli le travail qui lui était imposé, n'a droit qu'au pain et à l'eau.

Enfin, le rapport précédant le décret admet, en principe, que l'homme condamné au travail forcé ne doit recevoir aucun salaire, mais seulement des gratifications en nature, parfois transformables, d'après l'article 12, en versements au pécule. Les salaires se trouvent ainsi supprimés en fait.

En ce qui concerne les peines disciplinaires, le décret du 4 septembre 1891 n'a pas cru pouvoir revenir aux châtiements corporels supprimés par le décret du 18 juin 1880, ni rétablir, en particulier, la bastonnade, qui s'était cependant révélée comme particulièrement efficace. Il a prévu

(1) Les délais de passage de la deuxième à la première classe ont été réduits par le décret du 26 février 1907.

seulement trois punitions : la prison de nuit, la cellule et le cachot. La prison de nuit et le cachot sont infligés pour un mois au plus, la cellule pour deux mois au plus. Les condamnés à la cellule sont mis au pain sec un jour sur trois, et les condamnés au cachot deux jours sur trois ; en outre, le cachot se subit dans un local obscur. La prison de nuit et la cellule entraînent la mise à la boucle simple pendant la nuit, et la double boucle (1) est appliquée au cachot. En résumé, ces punitions ont un caractère réellement coercitif, et le cachot surtout est très pénible. Elles sont prononcées par une commission disciplinaire, créée dans chaque pénitencier, ce qui garantit dans une certaine mesure les transportés contre l'arbitraire. Cette commission est en outre appelée à donner son avis sur le changement de classe des condamnés et sur leur classement dans la catégorie des incorrigibles, formée des transportés de troisième classe reconnus indisciplinés, rebelles à tout amendement, et ayant déjà encouru de nombreuses punitions. La commission précitée est également consultée sur le déclassement des incorrigibles qui ont donné des preuves de bonne conduite. Ces incorrigibles sont placés pour six mois au moins dans des quartiers ou camps disciplinaires spéciaux où leur situation est particulièrement dure : sans aucun contact avec les autres transportés, ils sont astreints à un travail réellement pénible, soumis à une étroite surveillance et punis à la moindre faute. Quand ils ne sont pas isolés la nuit, ils couchent sur un lit de camp avec la

(1) La mise à la double boucle a été supprimée par le décret du 19 décembre 1900.

double boucle (1). Ils ne reçoivent jamais de gratifications de pain, vin ou tabac. Enfin les punitions sont pour eux plus sévères : la prison est remplacée par la salle de discipline, sensiblement plus pénible, la cellule peut leur être infligée pour quatre mois au plus et le cachot pour une durée maxima de deux mois. Un tel régime semble devoir venir à bout des pires révoltés. A la Guyane, c'est au chantier forestier de Charvein que sont réunis les incorrigibles, et ce lieu a été qualifié par certain forçat lettré de « triple enfer du bagne ». C'est assez dire que la répression y est réellement fort sévère.

Après ce qui vient d'être exposé, on peut admettre avec M. Girault (2), que le régime de la transportation, tel qu'il résulte du décret du 4 septembre 1891, paraît plutôt trop rigoureux, et que ses auteurs sont tombés dans l'excès contraire à celui qu'ils voulaient corriger. Mais l'extrême rigueur de ce règlement est plus apparente que réelle : en effet, à l'exception de ce qui concerne les incorrigibles, dont la situation est vraiment fort pénible, nombreuses sont les prescriptions du décret qui, en fait, ne sont pas appliquées. Il en est ainsi, en particulier, de celles relatives aux condamnés de troisième classe contenues dans l'article 6 et que j'ai intentionnellement citées. Ces condamnés sont bien placés pendant la nuit et les heures de repos de la journée dans des quartiers spéciaux et couchent sur des lits de camp, mais ils sont astreints aux mêmes travaux que les condamnés des première et deuxième

(1) Voir renvoi (1), p. 26.

(2) A. Girault. *Législation coloniale*, 1907, t. II, p. 618.

classes et sur les mêmes chantiers, où les trois classes se trouvent ainsi confondues. En fait, ils ne sont donc pas affectés aux travaux les plus particulièrement pénibles ni entièrement séparés des condamnés des autres classes. En outre, ils ne sont pas isolés la nuit ni mis à la boucle simple ; et enfin, ils ne sont pas plus astreints au silence de jour et de nuit que les condamnés des première et deuxième classes ; ce silence n'étant en réalité imposé qu'aux incorrigibles. En résumé, sauf en ce qui concerne le couchage, constitué par un hamac pour les deux premières classes, la situation matérielle des condamnés de troisième classe ne diffère guère de celle des condamnés des autres classes.

Mais ce qui atténue surtout, pour l'ensemble des transportés, la rigueur du régime, c'est l'insuffisance, voire même parfois la faiblesse, de la surveillance. A la Guyane, en effet, un lourd tribut est payé à la maladie par les surveillants, dont l'effectif présente toujours d'importants incomplets ; et des corvées de 40 et même 50 transportés, envoyées à une coupe forestière ou à un chantier de route, ne sont parfois commandées, de jour comme de nuit, que par un seul surveillant. Que peut dans de telles conditions, faire cet agent ? Il est bien certain que la plus élémentaire prudence, le souci même de sa propre sécurité, l'obligent à traiter les forçats avec une modération qui peut facilement dégénérer en une mansuétude exagérée.

En dehors de ces cas qui sont presque, il faut l'avouer, de force majeure, on peut d'une façon générale, reprocher à la surveillance sa faiblesse, et parfois sa complaisance,

et il en résulte un fâcheux laisser aller dans la discipline. A l'appui de cette assertion je vais citer, entre bien d'autres, deux faits dont j'ai été personnellement témoin :

1° Le paquebot-annexe faisant le service de Fort-de-France à Cayenne venait de mouiller en rade des Îles du Salut et le médecin arraisonneur, conduit par une baleinière, arrivait à bord. Aussitôt, les forçats qui armaient cette embarcation se mirent à vendre ouvertement aux passagers les articles de leur fabrication : noix de coco sculptées, objets en balata, cannes, guillotines coupe-cigares, etc., sous les yeux du surveillant-patron, qui, loin de s'opposer à ce trafic, changea même une pièce de 5 francs à un transporté, pour lui permettre de rendre la monnaie à son acheteur. Un tel fait en dit long sur la tolérance blâmable dont font montre parfois les surveillants, et cette tolérance apparaît même comme tellement étrange, que certains ont pu penser et dire qu'elle n'était pas toujours désintéressée. D'ailleurs, cette faiblesse est d'autant plus grave que l'article 13 du décret du 4 septembre 1891 prescrit que les condamnés ne peuvent détenir aucune somme d'argent; et que d'autre part, les matières premières servant à la confection de ces objets ont été généralement dérobées à l'Administration.

2° Au pénitencier-dépôt de Cayenne, il manquait un certain nombre de planches des lits de camp des condamnés de troisième classe, et j'appris que ces planches avaient été tout simplement brûlées pendant la nuit par des transportés pour faire chauffer du café; sans que l'on puisse connaître les auteurs de cette destruction. Cet exemple semble prouver qu'aucune surveillance

n'est exercée la nuit à l'intérieur des cases, où les condamnés se trouvent ainsi complètement livrés à eux-mêmes. Plusieurs surveillants m'ont d'ailleurs avoué que des visites de nuit ne seraient pas sans danger, et je le conçois. En fait, les rondes de nuit ne se font habituellement qu'à l'extérieur des constructions et dans le but essentiel de prévenir les évasions.

Il me reste à dire quelques mots du travail : la besogne imposée aux transportés des trois classes, — sauf dans quelques chantiers forestiers et pour les travaux de terrassement et d'assainissement —, n'est généralement pas très pénible ; d'autant plus que les condamnés profitent d'une surveillance insuffisante pour l'alléger de toutes les façons possibles ; et beaucoup sont passés maîtres dans l'art de simuler l'accomplissement d'un travail qu'ils n'exécutent pas. La ration normale est ainsi presque toujours facilement acquise, et la mise au pain sec et à l'eau demeure l'exception.

Par suite de la non-application partielle des prescriptions réglementaires, du relâchement de la surveillance, du laisser-aller dans la discipline, et enfin d'un travail souvent trop doux, le régime disciplinaire appliqué à la Guyane est donc, en résumé, très supportable et assez éloigné de la sévérité, peut-être exagérée, voulue par le décret du 4 septembre 1891. Cet acte a d'ailleurs été modifié, dans un sens bienveillant, d'abord par le décret du 19 décembre 1900, qui a supprimé la mise à la double boucle dans tous les cas où cette mesure était prescrite, en laissant seulement subsister la mise à la boucle simple ; puis par le décret du 26 février 1907,

qui a réduit les délais de passage de la deuxième à la première classe, en les ramenant au minimum à deux ans pour le condamné à temps jusqu'à dix ans ; à quatre ans pour le condamné à plus de dix ans, et à cinq ans pour le condamné à plus de vingt ans ou à perpétuité. Un condamné à perpétuité peut ainsi devenir de première classe après sept ans de séjour à la Guyane (deux ans à la troisième classe et cinq ans à la deuxième), ce qui est peut-être un peu rapide.

Une autre modification, peu importante, a été apportée par le décret du 31 juillet 1903, qui a permis aux condamnés d'écrire et d'adresser des réclamations sous plis fermés aux autorités judiciaires de la colonie.

ARTICLE III

Régime pénal. — Évasions.

La loi du 30 mai 1854 a fixé directement, par ses articles 7 et 10, le régime pénal applicable aux condamnés aux travaux forcés. Ces deux articles sont ainsi conçus :

« Art. 7. — Tout condamné à temps qui, à dater de son embarquement, se sera rendu coupable d'évasion, sera puni de deux ans à cinq ans de travaux forcés.

« Cette peine ne se confondra pas avec celle antérieurement prononcée.

« La peine pour les condamnés à perpétuité sera l'application de la double chaîne pendant deux ans au moins et cinq ans au plus. »

« Art. 10. — Les infractions prévues par les articles 7
« et 8 et tous les crimes ou délits commis par les con-
« damnés, seront jugés par un tribunal maritime spécial
« établi dans la colonie.

« Jusqu'à l'établissement de ce tribunal, le jugement
« appartiendra au premier conseil de guerre de la colonie,
« auquel seront adjoints deux officiers du commissariat de
« la marine.

« Les lois concernant les crimes ou délits commis par
« les forçats et les peines qui leur sont applicables conti-
« nueront à être appliquées. »

Le tribunal maritime spécial prévu n'ayant pas été créé, ce fut un conseil de guerre qui jugea les crimes et délits commis par les forçats. Or il arrivait trop souvent que les peines prononcées par cette juridiction ne pouvaient pas être appliquées ; les condamnations s'ajoutaient aux condamnations et certains transportés avaient ainsi plusieurs siècles de travaux forcés à faire ; les pires malfaiteurs pouvaient ainsi se jouer impunément des autorités. Cette situation scandaleuse a d'ailleurs été fort exactement dépeinte dans la première partie du rapport précédant le décret du 5 octobre 1889, dont je crois utile de citer ci-après quelques passages :

..... « Les lois antérieures ou, pour parler plus exacte-
« ment, les ordonnances sur la police des chiourmes,
« n'admettaient guère que trois sortes de peines : la mort,
« la bastonnade et les mutilations corporelles. Placée en
« face de l'impossibilité morale de persister dans de sem-
« blables errements, devenus incompatibles avec nos
« mœurs, l'Administration s'est efforcée de faire rentrer

« les forçats, par voie de jurisprudence et d'interprétation,
« sous l'empire de la pénalité de droit commun.

« Les efforts persévérants effectués dans cette voie n'ont
« abouti qu'à démontrer, d'une manière évidente, l'insuf-
« fisance des peines ordinaires à l'encontre de cette caté-
« gorie perverse de justiciables.

« Qu'importe, en effet, quelques années de travaux
« forcés de plus ou de moins à un individu déjà condamné
« à vingt, trente et quarante ans de la même peine ? Que
« lui importe une pénalité quelconque, s'il est déjà con-
« damné à perpétuité ? Et si la crainte du châtimement ne le
« retient plus, quelle sécurité restera-t-il à ceux qui vivent
« à ses côtés ? Aussi les crimes commis par les transportés
« se sont progressivement multipliés d'une façon inquié-
« tante en face de l'Administration pénitentiaire désarmée,
« et l'œuvre de 1854 se trouve compromise.

« Contre ces hommes il n'existe à proprement parler,
« que deux moyens de répression, la mort et l'incarcéra-
« tion, cette dernière pouvant elle-même comporter des
« différences de régime. Toute autre peine est inefficace... »

Il faut encore ajouter que, lorsque le conseil de guerre condamnait à l'emprisonnement ou à la réclusion, ces peines étant théoriquement inférieures à celle des travaux forcés, l'exécution en était renvoyée à l'expiration de la peine principale ; c'est assez dire qu'elles étaient le plus souvent illusoires. En outre, une circulaire de 1880 avait prescrit de surseoir sans distinction à l'exécution de toute sentence capitale et d'envoyer tous les dossiers de cette nature à Paris pour être examinés. Depuis cette époque, la peine de mort n'était presque jamais appliquée, et le cri-

minel savait qu'il serait gracié. La situation était donc réellement devenue intolérable, et c'est pour y mettre fin que furent pris les décrets des 4 et 5 octobre 1889.

Le décret du 4 octobre 1889 créa les tribunaux maritimes spéciaux prévus par l'article 10 de la loi de 1854 et en détermina la composition. Ce texte a en outre fixé la procédure applicable et les voix de recours. A la Guyane, le tribunal maritime spécial siège à Saint-Laurent-du-Maroni.

Le décret du 5 octobre 1889 a déterminé les pénalités applicables aux condamnés aux travaux forcés et fixé leur mode d'exécution. Ces peines sont : la mort ; la réclusion cellulaire pendant six mois au moins et cinq ans au plus ; l'emprisonnement pour six mois au moins et cinq ans au plus.

Les condamnés à la réclusion cellulaire sont détenus séparément de jour et de nuit et privés de toute communication avec l'extérieur. Ils sont astreints au travail.

Les condamnés à l'emprisonnement sont détenus dans un établissement fermé et astreints au travail en commun sous l'obligation du silence. Ils sont isolés la nuit.

Tout condamné aux travaux forcés qui est frappé de la réclusion cellulaire ou de l'emprisonnement *subit cette peine dès que la sentence qui la prononce est devenue définitive*. Pour les condamnés à temps, il y a interruption du cours de la peine des travaux forcés. La condamnation n'est donc plus illusoire ; la peine, quel que soit le condamné, est devenue effective. Le refus de travail, en particulier, a été sévèrement réprimé par l'article 7.

Quant à la peine de mort, elle est non seulement

infligée dans les cas prévus par les lois pénales en vigueur dans la colonie, mais en outre, à tout condamné qui se rend coupable de voie de fait sur la personne d'un fonctionnaire, employé, agent ou surveillant de l'Administration pénitentiaire. En ce qui concerne la peine capitale, il faut encore ajouter que la circulaire de 1880, dont il a été précédemment question, a été rapportée, et que les dossiers ne sont plus obligatoirement envoyés en France, à moins que, dans le Conseil privé saisi de l'affaire, deux voix ne se prononcent en faveur d'un recours en grâce. Sauf dans ce cas, le Gouverneur peut prescrire l'exécution dès que la sentence est passée en force de chose jugée. Cette réforme est excellente, car les condamnés savent maintenant que la peine de mort est effectivement appliquée à la Guyane, ce qui leur inspire une crainte salutaire, dont j'ai pu me rendre compte à mon passage aux Iles du Salut, où un condamné à mort se trouvait alors incarcéré : dans tout le pénitencier on savait l'exécution imminente, et dans ce monde de criminels, passait comme un vent de terreur.

Le régime pénal institué par le décret du 5 octobre 1889 peut donc être considéré comme suffisamment répressif, et en fait, son application à la Guyane a donné de bons résultats, grâce surtout à la réclusion cellulaire. Cependant, ici encore, les prescriptions réglementaires ne sont pas strictement appliquées, au moins pour les condamnés à l'emprisonnement : en effet, au lieu d'être isolés la nuit, les prisonniers sont enfermés dans des prisons communes dites « blockhaus », l'obligation du silence ne leur est pas effectivement imposée, et aux Iles du Salut en particulier, ils sont envoyés au travail au dehors et non pas dans

l'intérieur du camp. En fait, leur peine se traduit par une plus longue durée des heures de travail et par la privation de toute gratification en nature. En ce qui concerne la réclusion cellulaire au contraire, l'article 3 du décret est strictement exécuté, et dans la maison de force de l'île Saint-Joseph où ils sont incarcérés, et qui contenait au 31 décembre 1910, 78 détenus, les condamnés de cette catégorie sont soumis rigoureusement au régime de l'isolement et du silence, avec travail en cellule. Aussi cette peine est-elle vivement redoutée.

Évasions. — La question des évasions a été jusqu'ici intentionnellement laissée de côté, car au point de vue du régime pénal, elle mérite un examen spécial.

Les peines pour évasions ont été strictement déterminées par l'article 7 de la loi de 1854, précédemment cité. Ces peines sont : deux à cinq ans de travaux forcés pour les condamnés à temps ; et deux à cinq ans de double chaîne pour les condamnés à perpétuité. Aussi, n'est-ce pas sans un certain étonnement que l'on constate que ces peines ont été modifiées sans l'intervention du législateur, en ce qui concerne les condamnés à perpétuité, par un simple décret, celui du 13 octobre 1906, dont l'article 1^{er} est ainsi conçu : « L'article 7 du décret du 5 octobre 1889 est

« modifié comme suit : Est puni de 2 à 5 ans de réclusion

« cellulaire tout condamné à perpétuité, qui, à dater de

« son embarquement, se sera rendu coupable d'évasion.

.
« Le reste sans changement. »

En réalité, c'est le § 3 de l'article 7 de la loi de 1854 qui

se trouve ainsi modifié, puisque la double chaîne est remplacée par la réclusion cellulaire. Il semble donc tout d'abord opportun d'examiner si ce décret est légal ?

Dans la Métropole, poser la question ce serait la résoudre, car en matière de peines tout est de droit étroit, d'application stricte. Il est donc bien certain qu'en France une peine prévue par le Code pénal ou par une loi ne saurait être modifiée par un décret. En est-il de même aux colonies ? D'après le sénatus-consulte du 3 mai 1854 ; les Antilles et la Réunion sont les seules colonies à législature, la Guyane, qui jouissait précédemment d'un régime analogue, se trouve ainsi placée parmi les colonies qui, d'après l'article 18 de l'acte précité, sont régies par décrets. A première vue, il semble donc qu'un décret simple comme celui du 13 octobre 1906, pouvait légalement être rendu pour la Guyane comme pour la Nouvelle-Calédonie. Mais il ne faut pas oublier qu'à la suite du sénatus-consulte de 1854, le pouvoir législatif a conservé le droit de statuer directement pour toutes les colonies quand il le jugeait opportun et a, en fait, fréquemment usé de ce droit. Le champ des décrets se trouve ainsi limité aux matières non régies expressément par une loi ; et, ainsi que l'expose M. Girault (1), « le pouvoir exécutif n'a plus le droit de « statuer relativement à une matière sur laquelle le législateur s'est une fois prononcé. » Or, c'est bien évidemment là le cas des peines applicables aux condamnés à perpétuité coupables d'évasion, peines limitativement déterminées par l'article 7 de la loi de 1854, et qui ne pouvaient

(1) A. Girault. *Législation coloniale*, 1907, t. I, p. 382.

par suite être modifiées que par une nouvelle loi. Le décret du 13 octobre 1906 est donc d'une légalité fort discutable ! Ce caractère semble d'ailleurs n'avoir pas complètement échappé aux auteurs de ce décret, car dans le rapport de présentation qui le précède, il est dit que, si une modification à la loi de 1854 était provoquée, elle n'aboutirait probablement pas avant plusieurs années. En réalité, on hésita sans doute à proposer cette modification, parce qu'elle risquait de mettre en cause la question de la transportation elle-même, alors fort discutée ; et on chercha à légitimer cette mesure en la présentant, dans le rapport précité, comme un adoucissement de peine, ce qui est d'ailleurs inexact, car les transportés préfèrent de beaucoup la double chaîne à la réclusion cellulaire. La Ligue des droits de l'homme, qui avait préconisé cette modification, a pu depuis s'en rendre compte par les nombreuses protestations que des transportés lui ont adressées à ce sujet.

Quoi qu'il en soit, les peines actuellement appliquées pour évasions sont : 2 à 5 ans de travaux forcés aux condamnés à temps ; et 2 à 5 ans de réclusion cellulaire aux condamnés à perpétuité.

Or, ces peines sont en réalité trop rigoureuses, il faut le reconnaître ; et, en ce qui concerne tout au moins les condamnés à temps, leur plus clair résultat est de pousser le transporté à de nouvelles évasions : en effet, si les tentatives d'évasion sont relativement fréquentes, c'est à peine si une sur six est considérée comme ayant réussi ; l'évadé est donc généralement repris, ou, poussé par la faim, revient de lui-même au camp ou pénitencier. Il est

alors condamné à 2, 3, 4 ou 5 ans de travaux forcés, qui viennent reculer d'autant sa libération, et le poussent invinciblement à prendre de nouveau la fuite. De nombreux condamnés, débarqués dans la colonie avec cinq à dix ans de travaux forcés, se trouvent ainsi, par l'effet d'évasions successives, maintenus indéfiniment au bagne, ce qui est profondément lamentable, en même temps que très onéreux pour l'État, qui doit conserver beaucoup plus longtemps les transportés à sa charge. A l'appui de mon dire, je puis invoquer entre cent, l'exemple suivant, que j'ai eu tout récemment sous les yeux : condamné à 6 ans de travaux forcés en 1893, le transporté dont je cite le cas devait donc être libéré en 1904 ; mais de 1896 à 1903, il a encouru pour évasions successives, cinq nouvelles peines de travaux forcés de 2, 3, 4, 5 et 5 ans, soit au total 19 ans. Pour une condamnation primitive de 6 ans, il se voit ainsi amené à purger 25 années de travaux forcés. Comment ne serait-il pas à tout jamais découragé !

En ce qui a trait aux condamnés à perpétuité, est-il vraiment de bonne justice de leur appliquer, pour simple délit d'évasion, une peine de 2 à 3 ans de réclusion cellulaire, qui est précisément celle (art. 6 du décret du 3 octobre 1889) infligée au condamné passible de la peine de mort pour voie de fait sur la personne d'un fonctionnaire ou agent de l'Administration pénitentiaire, mais ayant bénéficié de circonstances atténuantes ? De plus, lorsque la peine de mort prononcée par le tribunal maritime spécial, même pour assassinat, vient à être commuée, elle l'est généralement en cinq ans de réclusion. Est-il

équitable de soumettre à la même peine un évadé et un assassin gracié ? L'évasion simple, en effet, non accompagnée d'un autre délit, ne témoigne chez son auteur d'aucune perversité morale : retenu de force au bagne, il est presque naturel que le condamné cherche à s'en échapper ; et, s'il ne fallait tenir compte de l'intérêt de la société, qui commande que les criminels demeurent incarcérés, on pourrait être tenté de ne voir dans l'évasion qu'une simple infraction disciplinaire.

Le résultat le plus étrange de ce régime reste d'ailleurs à faire connaître : à l'heure actuelle, quand un condamné s'évade, il a intérêt à commettre un vol ou des violences, car l'évasion devient alors un délit accessoire, et pour le délit principal, les juges peuvent abaisser la peine jusqu'à six mois. Au cours d'une année récente, le tribunal maritime de Saint-Laurent a ainsi prononcé 9 condamnations à 6 mois et 11 à un an de réclusion, pour évasions accompagnées de vol simple, de vol qualifié ou de violences ; alors que pour une évasion pure et simple, le minimum obligatoire de la peine est de deux ans de travaux forcés ou de réclusion. Il y a donc là une véritable iniquité.

Il faut enfin ajouter que le délit d'évasion n'est pas légalement défini pour les transportés en cours de peine, alors qu'il l'est au contraire pour les réclusionnaires coloniaux par l'article 1^{er} du décret du 30 juin 1891, complétant l'article 245 du Code pénal ; et pour les relégués collectifs par l'article 1^{er} du décret du 6 janvier 1899. Le décret du 30 juin 1891 a même été ensuite rendu appli-

cable aux transportés libérés des travaux forcés ayant à subir des peines de réclusion ou d'emprisonnement, par le décret du 26 avril 1893; mais il n'est intervenu aucun texte relatif à l'évasion des transportés en cours de peine, et cette indétermination est la cause de nombreux abus, dont beaucoup de forçats se plaignent : toute absence d'une corvée, fut-elle d'une heure seulement, peut en effet être considérée à volonté, soit comme une tentative d'évasion entraînant la comparation devant le tribunal maritime; soit comme une simple absence, réprimée disciplinairement.

En définitive, il est permis de conclure que le régime actuel des peines appliquées aux évasions prête à de sérieuses critiques, et qu'il doit de toute nécessité être modifié.

Les évasions sont-elles nombreuses à la Guyane? Oui, surtout au Maroni, d'où 442 condamnés se sont enfuis en 1910, alors que le total des évasions de la transportation pour la même année atteint seulement 550. En traversant le fleuve Maroni sur des barques volées ou même à l'aide de simples radeaux fabriqués par eux avec une liane du pays connue sous le nom de « moucoumoucou », les évadés peuvent en effet assez facilement gagner la Guyane hollandaise, où ils trouvent parfois du travail, soit sur les chantiers de la voie ferrée au cours de construction, soit chez des colons qui les emploient dans des exploitations forestières. Mais, nombreux sont ceux rendus rapidement à l'Administration pénitentiaire par les indigènes, qui perçoivent ainsi la prime de dix francs allouée par évadé repris. Cependant, ceux qui possèdent quelque argent

réussissent assez souvent, avec la complicité des tribus indigènes établies en territoire hollandais, à gagner Paramaribo. Une fois là, quelques-uns parviennent ensuite à atteindre le Vénézuéla ou un autre pays, mais beaucoup, surtout quand ils n'ont pas de moyens d'existence, sont rendus au Consul de France par les autorités hollandaises et renvoyés à Cayenne ou aux Iles du Salut par bateaux français.

Je viens d'exposer que la réussite des évasions était facilitée par l'argent que possèdent assez souvent les condamnés. En présence des prescriptions formelles de l'article 13 du décret du 4 septembre 1891, qui interdit aux condamnés de détenir aucune somme d'argent, cette affirmation peut paraître étrange. Mais j'ai déjà démontré, par l'exemple de vente de divers objets aux Iles du Salut, que la surveillance à ce point de vue, était insuffisamment attentive. En fait, il existe du numéraire, en plus ou moins grande quantité, entre les mains de beaucoup de transportés, qui, pour le dissimuler, ont recours à toutes les ruses possibles : vêtements, semelles de chaussures, ustensiles truqués, tout leur est bon à cet effet. Il existe même de petits étuis cylindriques en métal dont le diamètre intérieur est exactement calculé pour recevoir des pièces de dix ou vingt francs en or. La cachette ordinaire de ces étuis est le corps même des condamnés. On peut ainsi retirer à un transporté tous ses effets, les remplacer par d'autres, il n'en conserve pas moins l'argent caché. Il y a quelques années, un médecin militaire reçut un jour, d'un commandant de pénitencier, l'ordre de rechercher l'un de ces étranges « suppositoires », qu'un transporté était

supposé posséder. Mais ce médecin, un humoriste sans doute, refusa de se rendre coupable de ce qu'il qualifia une « violation de domicile », et l'étui ne fut pas découvert !

L'exode en pays étranger n'est d'ailleurs pas l'objectif immédiat de tous les fugitifs : certains se dirigent vers l'intérieur de la Guyane française à la recherche de l'or et organisent des chantiers de maraudeurs ; mais quand la mort les épargne, le manque de vivres et la maladie les obligent à revenir plus ou moins vite au pénitencier. Pour d'autres, ce ne sont que de simples escapades dont les auteurs eux-mêmes ont peine à définir le mobile : un désir d'aventures les a pris un beau jour et ils sont partis au hasard dans la forêt avec un sabre d'abatis et quelques provisions ; après quelques jours la faim les contraint à revenir. D'une façon générale, on peut d'ailleurs affirmer qu'à la Guyane française, la presque totalité des évasions vers l'intérieur du pays est vouée à un échec certain ; si l'évadé ne périt pas dans la forêt marécageuse et peuplée de fauves et d'ophidiens, il est repris tôt ou tard ou obligé à se livrer.

A la transportation, c'est généralement pendant le jour que les évasions sont perpétrées, au cours des corvées ou sur les chantiers ; et elles sont souvent facilitées par l'insuffisance de la surveillance. Pendant la nuit, les transportés étant généralement enfermés, les évasions sont proportionnellement moins fréquentes.

De tout ce qui précède, il semble résulter que, si les tentatives d'évasion sont nombreuses à la Guyane, la quantité de celle qui réussissent est relativement assez faible. Les quelques chiffres suivants, qui s'appliquent à l'ensemble

de la transportation pour la période 1904-1908, confirment cette impression :

En 1904 : 813 tentatives, 151 évasions définitives.			
En 1905 : 576	—	41	—
En 1906 : 879	—	250	—
En 1907 : 858	—	120	—
En 1908 : 838	—	128	—
Totaux : 3.964	—	690	—

Dans cette période quinquennale, le nombre d'évasions définitives n'atteindrait donc guère que le sixième des tentatives. Ce chiffre moyen de 138 par an demeurerait encore élevé s'il ne fallait le réduire, sans doute dans une assez forte proportion, pour la raison suivante : l'Administration pénitentiaire considère comme évadés définitifs tous les condamnés qui n'ont pas reparu à la transportation. Or, dans ce nombre, il est bien certain que beaucoup n'ont pas réussi à gagner un pays étranger ou à rentrer en France, mais ont trouvé la mort au cours de leur tentative. Si le fleuve Maroni n'est pas toujours facile à traverser, il est surtout difficile à atteindre, et la forêt qui couvre ses rives, et où les serpents foisonnent, est bien souvent fatale à ceux qui veulent l'affronter. M. Paul Mimande (1) a magistralement dépeint l'horreur qu'il avait éprouvée, en rencontrant dans la forêt du Maroni un cadavre, ou plutôt un squelette d'évadé dévoré par les four-

(1) Paul Mimande. *Forçats et Proscrits*, p. 146 et s.

mis. Ce cas est certainement fréquent, et M. Paul Mimaude d'ailleurs, l'affirme. Il faut aussi admettre que les évadés sont souvent victimes de la piqure des serpents venimeux ou que, perdus dans la forêt, ils y meurent de faim. Et en définitive, le nombre des évasions couronnées de succès peut être considéré comme assez restreint.

ARTICLE 4

Locaux. — Promiscuité

Dans le rapport de la loi de 1854, M. du Miral, se basant sur le système alors appliqué par l'Angleterre à Pentonville, avait prévu que l'emprisonnement cellulaire (1), considéré comme une préparation, pouvait être appliqué dans les colonies pénales pour l'exécution de la première partie de la peine des travaux forcés. Mais la décision à prendre sur ce point, qu'il estimait cependant important, était abandonnée à un règlement d'administration publique. En fait, l'emprisonnement cellulaire n'a jamais été employé pour l'exécution normale de la peine ; et même pour les condamnés de troisième classe, l'isolement de nuit, préconisé par l'article 6 du décret du 4 septembre 1891, n'a pas été appliqué parce que la généralisation du système des locaux d'isolement se serait traduite par de lourdes dépenses.

Le principe, c'est le local commun, la cohabitation.

(1) V. *infra*, Annexes, p. xxxi.

Les transportés sont logés dans de grands corps de logis, généralement construits en maçonnerie dans les pénitenciers principaux, et en bois dans les annexes, et qui reçoivent de 30 à 60 condamnés, parfois même un plus grand nombre. Je rappelle pour mémoire que des locaux distincts sont affectés aux condamnés de troisième classe, qui couchent sur des lits de camp en bois (et quelquefois en maçonnerie enduite de ciment), alors que les transportés des première et deuxième classes reçoivent des hamacs en toile.

Sauf quelques exceptions en faveur des condamnés de première et deuxième classes, les transportés, en dehors des heures de travail, sont en principe enfermés dans les cases, de jour comme de nuit. Or cette promiscuité est la mesure la plus funeste au relèvement moral des condamnés. L'exemple précédemment cité du pénitencier de Cayenne prouve suffisamment que la nuit, aucune surveillance sérieuse n'est exercée sur ce qui se passe dans les cases; et les surveillants n'interviennent guère, et généralement trop tard, qu'aux cris d'un transporté qu'on égorge. Dans ces cas d'ailleurs, il est bien rare que le coupable puisse être découvert, par suite du mutisme des témoins, qui gagne presque toujours la victime elle-même, lorsqu'elle a survécu.

Il est facile de se figurer ce qui se passe dans ces cases, sans surveillance, où règne la nuit une demi-obscurité, et où les forçats sont livrés à eux-mêmes. Ce sont alors les « forts-à-bras », c'est-à-dire les condamnés les plus endurcis, ceux qui en imposent aux autres par leur cynisme, leur forfanterie et leur force physique, qui font la loi à la

masse. C'est grâce à la promiscuité des cases communes que s'élaborent les projets d'évasion, les complots et mutineries que la délation seule permet à l'Administration de déjouer; c'est grâce à elle que des mœurs inavouables s'étalent ostensiblement et que des haines farouches surviennent entre condamnés et aboutissent fréquemment à l'assassinat; c'est grâce à elle surtout que les transportés chez lesquels la condamnation a produit une réaction salutaire et qu'il serait peut-être possible de ramener au bien, sont pervertis par les meneurs, et qu'au bout de quelque temps de séjour au bagne, les condamnés sont, presque sans exception, placés au même niveau de turpitude et d'avilissement.

Pour tout homme ayant encore conservé au cœur quelque fierté, il y a aussi là une lourde aggravation de peine, non prévue par le législateur. Et j'ai pu me rendre compte de ce que cette promiscuité avait de terrible pour certains condamnés par les demandes de quelques jeunes transportés, venant me supplier en pleurant de les soustraire à ces contacts ignominieux, et de les faire échapper coûte que coûte, même par une mise en cellule, aux sollicitations abjectes, souvent accompagnées de menaces, dont ils étaient l'objet. Par malheur, les cellules ne sont pas assez nombreuses pour donner satisfaction à ces demandes d'isolement!

M. Francis Brouilhet (1) a fort exactement résumé les résultats de cette promiscuité qui... « nivelle toutes les « moralités en les abaissant au niveau le plus bas. Vouloir

(1) F. Brouilhet. *De la Transportation*, p. 35.

« que, dans un pareil milieu, un homme déjà frappé se relève et s'amende, n'est-ce pas une utopie ? Quel courage, quelle volonté, quelle constance n'est-ce pas lui demander ? »

Il faut cependant reconnaître qu'un timide essai a été fait dans la voie de la séparation des condamnés : sur les camps et chantiers isolés, en effet, l'Administration autorise les condamnés de bonne conduite à s'installer dans des huttes ou « carbets » qu'ils se construisent eux-mêmes, où ils habitent soit seuls, soit à raison de deux ou trois par carbet, et qui sont entourés d'un petit jardin où ils cultivent pour leur propre compte du maïs, de la canne à sucre, des bananiers et quelques arbres fruitiers. Cette installation constitue pour les transportés une faveur très enviée et qu'ils s'efforcent de mériter par une bonne conduite soutenue. Par malheur, si le système des carbets donne d'excellents résultats, il ne peut être appliqué partout, et d'autre part, l'autorisation d'y vivre n'est généralement accordée qu'aux condamnés des première et deuxième classes. Pour la troisième classe, où tous les transportés sont en principe versés à leur arrivée, la cohabitation est donc toujours la règle, et j'ai déjà exposé que pour les envois dans les divers pénitenciers et camps, aucune sélection basée sur la moralité n'était faite, et qu'il n'était tenu compte que des nécessités de la main-d'œuvre. Dès le début, les pires se trouvent ainsi mélangés avec les meilleurs, alors que c'est surtout à ce moment que l'isolement serait le plus indispensable.

ARTICLE 5**Alimentation. — Habillement**

Pour les deux repas pris à 10 heures du matin et 5 heures du soir, la ration journalière normale des transportés se compose de 750 grammes de pain, 250 grammes de viande, 100 grammes de légumes secs, 8 grammes de graisse et 12 grammes de sel. La viande fraîche, — provenant généralement du Vénézuéla et le plus souvent de qualité médiocre, — est remplacée en principe trois fois par semaine par 180 grammes de lard ou 200 grammes de conserve de bœuf, cette dernière toujours servie froide. Quant aux 100 grammes de lentilles ou haricots secs, ils sont remplacés de temps à autre par 60 grammes de riz. L'un des repas se compose ainsi uniquement de viande fraîche ou de conserve, l'autre de légumes secs ou de riz. Pour des hommes astreints en principe à un travail manuel, ce régime alimentaire est absolument insuffisant, car, quel que soit l'unique aliment qui le compose, le déjeuner ou le dîner des transportés se réduit à quelques bouchées de viande ou de légumes secs ; et beaucoup de condamnés, doués d'une constitution robuste, souffrent littéralement de la faim. Aussi, l'une des préoccupations constantes des transportés est-elle, selon une expression courante, d'« améliorer leur ordinaire » par des moyens extra-réglementaires.

En plus des deux repas précités, ceux des transportés qui exécutent la tâche normalement assignée aux tra-

vailleurs, reçoivent au réveil une tasse de café pour lequel il est prévu une ration journalière de 17 grammes de café vert et 17 grammes de sucre. Ce café est pris sans addition d'aucun aliment solide et ne constitue par suite qu'un médiocre réconfort pour des hommes appelés à travailler pendant quatre heures au soleil. Quant aux vieillards, infirmes, impotents, convalescents, tous ceux en un mot, à qui leur état de santé ne permet qu'un travail léger, ils se voient refuser ce café, ce qui est vraiment inhumain.

Une alimentation aussi insuffisante est certainement l'une des causes principales de la faiblesse de la main-d'œuvre ; elle est aussi la raison première de la trop grande morbidité ; car, mal nourri, le transporté ne possède plus la force nécessaire pour résister au climat. Et cela est si vrai que dans les cas où il reçoit une nourriture plus substantielle, chez certains employeurs par exemple, le condamné peut accomplir une tâche très supérieure sans être malade. L'absence de vivres frais a encore une grave conséquence : le scorbut sévit dans les pénitenciers et camps comme jadis à bord des voiliers accomplissant de longues traversées ; et le lait et les légumes verts manquent trop souvent dans les hôpitaux pour soigner les scorbutiques. Si la ration comportait des légumes du pays : ignames, patates, tayoves, manioc..... etc., cette affection pourrait facilement être évitée.

En ce qui concerne *l'habillement*, les transportés ne sont pas mieux traités : d'après un arrêté du Gouverneur de la Guyane en date du 25 novembre 1889, il est alloué à chaque condamné, à titre de première mise : 1 vareuse de laine,

2 vareuses et 2 pantalons de toile, 2 chemises de coton, 1 paire de souliers et 1 chapeau de paille. Le même arrêté détermine pour ces divers effets les durées minima suivantes : souliers : 4 mois ; chapeau de paille : 6 mois ; pantalons de toile et chemises de coton : 1 an ; vareuse de toile : 15 mois ; vareuse de laine : 2 ans. L'habillement ainsi prévu serait à la rigueur suffisant, mais il est bien peu de transportés qui le possèdent au complet : en effet, par suite de longs retards dans la réception des matières premières envoyées de France, et surtout de l'insuffisante production des ateliers pénitentiaires, les effets les plus indispensables font trop souvent défaut, et il est presque toujours impossible de remplacer en temps voulu les vêtements usés. En fait, nombreux sont les transportés qui ne possèdent qu'un seul complet de toile, parfois en mauvais état, et il n'est pas rare d'en rencontrer qui, faute de chaussures, doivent marcher nu-pieds. Parmi les réclamations formulées par les condamnés, les plus fréquentes ont trait à l'habillement, et il faut reconnaître que la plupart sont justifiées, mais l'Administration est dans l'impossibilité d'accorder satisfaction. Cette situation est lamentable et influe déplorablement sur l'état sanitaire, car trop souvent les transportés, n'ayant pas à leur disposition d'effets de rechange doivent conserver pendant les heures de repos et même pour le sommeil, des vêtements mouillés de pluie ou de sueur, et il ne faut pas chercher ailleurs la cause de certaines maladies.

Je note en passant que les transportés classés à la section des incorrigibles doivent porter un costume spécial en toile de sac, mais cette prescription n'est pas observée.

ARTICLE 6

État sanitaire. — Mortalité

A la différence de celui de la Nouvelle-Calédonie, le climat de la Guyane est très dur à supporter pour les Européens, surtout quand ils doivent travailler au soleil, et en particulier s'ils sont astreints à des travaux de terrassement. Tous les pénitenciers et camps sont situés entre le 4° et le 6° degré de latitude nord; à cette faible distance de l'équateur, la température est donc très chaude; mais elle est en outre fort humide, car la Guyane est l'un des pays du monde où il pleut le plus, et cette humidité est plus débilitante encore que la grosse chaleur. Si l'on ajoute que le paludisme sévit partout, mais plus particulièrement au Maroni, que la lèpre, la tuberculose, la diarrhée chronique, la dysenterie et le scorbut sont fréquents, que la fièvre jaune fait de temps à autre son apparition, si l'on se rappelle enfin ce qui a été précédemment exposé relativement à l'alimentation et à l'habillement; il sera difficile de penser que la Guyane constitue, — comme on l'a dit de la Nouvelle-Calédonie, — une sorte de Paradis pour les transportés.

En réalité, il est impossible de n'être point frappé de la mine hâve, des joues creuses et de l'aspect anémié que présentent presque tous les forçats après quelque temps de séjour à la Guyane, et qui forment un contraste pénible avec l'air de santé et l'aspect robuste qu'ont bon nombre d'entre eux lorsqu'ils débarquent dans la colonie. Pour

certain, il est vrai, un organisme taré ou épuisé par le vice et l'alcool, offre à la maladie une proie facile, mais il faut avouer que pour la grande majorité, la déchéance physique n'est aussi rapide qu'en raison du climat, de la mauvaise alimentation, et enfin d'une hygiène insuffisante.

Les règles de salubrité les plus élémentaires sont en effet trop souvent perdues de vue : la propreté ne règne pas toujours dans les pénitenciers et camps, on y découvre même parfois, ainsi que je l'ai fait au dépôt de Cayenne, de véritables foyers d'infection ; la pénurie de vêtements dont souffrent les transportés n'est pas non plus propice à une bonne hygiène ; la lutte contre les moustiques a été tentée sur quelques points, mais elle n'est généralement pas poursuivie avec l'énergie et la persévérance qu'il faudrait déployer contre ces redoutables ennemis.

Enfin, dans les hôpitaux, les médecins, malgré leur dévouement et leur science, ne peuvent pas lutter efficacement contre la maladie, car les aliments légers et les médicaments les plus indispensables leur font souvent défaut. Mais, même quand l'état des approvisionnements permet d'exécuter leurs prescriptions, les malades n'en profitent pas toujours, car les transportés remplissant les fonctions d'infirmiers, réussissent bien souvent, malgré la plus active surveillance, à dérober une partie des aliments ou des remèdes, qu'ils vendent ou consacrent à leur usage personnel. Quant aux hôpitaux eux-mêmes, si ceux de Cayenne et des Iles du Salut, tout en présentant des imperfections, ne donnent pas lieu à de trop vives critiques, celui de Saint-Laurent du Maroni, par contre,

formé de planches vermoulues et souillées, constitue un lieu infect et non désinfectable, susceptible d'aggraver les maladies plutôt que d'aider à leur guérison. Un médecin écrivait d'ailleurs récemment au sujet de cet hôpital les lignes suivantes :

« Personnel libre et transportés y sont entassés dans de
« vieilles constructions en bois, déclassées depuis long-
« temps, et dont le délabrement dépasse l'imagination. Des
« bâtiments abandonnés et à moitié écroulés ajoutent
« encore leur note à l'impression pénible que l'on éprouve
« en pénétrant dans l'enceinte.

« L'insuffisance des locaux oblige à entasser les malades
« en rangs serrés dans les salles et à utiliser les vérandahs
« ouvertes à tous les vents. Dans plusieurs des salles, les
« patients sont obligés de déplacer leurs couchettes pour
« se préserver des rayons du soleil, se garantir contre la
« pluie. Il ne saurait être question des locaux les plus
« indispensables à un hôpital, tels que salles d'isolement,
« de contagieux, cellules pour les aliénés... etc. Quant aux
« constructions accessoires : cuisine, salle de bains, phar-
« macie, tisanerie, buanderie, amphithéâtre, salle d'opé-
« rations, elles sont à l'avenant.

« Le médecin a besoin de faire appel à tout son courage
« pour oser pratiquer des opérations, faire des pansements
« dans un tel milieu, et, lors de l'évacuation, le feu seul
« sera suffisant pour détruire les légions d'insectes qui
« incommodent les malades, les quantités innombrables
« de micro-organismes qui pullulent dans tous les
« recoins. »

Et dans ce sombre tableau, rien n'est exagéré, j'ai pu le

constater sur place. J'ajouterai même que la mortalité au Maroni a été certainement accrue du fait de cet hôpital, véritable foyer de contagion, et dont la situation lamentable est d'ailleurs connue depuis longtemps, car dès 1891, on a projeté de le remplacer par des constructions neuves. Mais par suite de plusieurs modifications aux plans primitifs et de nombreux retards, les travaux du nouvel hôpital n'ont été commencés qu'en 1905 et ne seront vraisemblablement terminés qu'en 1913. Pendant ce temps, les anciens locaux continuent à faire des victimes.

De tout ce qui précède, il est facile de conclure que l'état sanitaire de la transportation est franchement mauvais à la Guyane. Mais quelques chiffres feront mieux apprécier la situation exacte : bien qu'il soit envoyé en moyenne chaque année à la Guyane 900 forçats, l'effectif des transportés en cours de peine n'a pas sensiblement augmenté en douze ans, de 1898 à 1910 : de 4.313 au 31 décembre 1898, il est passé à 4.394 au 31 décembre 1908 pour s'élever au chiffre déjà cité de 4.454 au 31 décembre 1910. L'augmentation a donc été à peu près nulle pendant ces douze années ; et cependant, dans la même période, la Guyane a reçu environ 11.000 nouveaux transportés. Si l'on considère d'autre part, 1° que l'effectif des transportés libérés astreints à résidence qui s'élevait à 1.437 au 31 décembre 1898, n'atteignait que 1.649 au 31 décembre 1910, soit une augmentation de 212 seulement ; 2° que les évasions considérées comme définitives, en se basant sur une moyenne annuelle de 138, qui résulte des chiffres cités à l'article « Évasions », se sont vraisemblablement élevées pendant ces douze ans à 1.650 environ ; et enfin 3° que les libérations définitives, avec une moyenne

annuelle de 129, ont atteint dans la même période 1.550 ; il faut bien admettre en fin de compte que dans ces douze années, la mort a fauché environ 7.500 transportés en cours de peine ou libérés astreints à résidence ; ce qui donne une moyenne annuelle de 625.

Cette moyenne a d'ailleurs été dépassée en 1910, année pendant laquelle pour un effectif moyen de 6.079 transportés en cours de peine ou libérés astreints à résidence, les entrées dans les hôpitaux ont atteint 4.614, alors que le nombre des décès s'est élevé à 665. Dans ce dernier chiffre, le Maroni, avec un effectif moyen de 3.650 individus, se trouve compris pour 554 décès.

On peut donc admettre que chaque année la mort frappe plus d'un dixième de la population pénale de la transportation. Cette constatation faite, il faut reconnaître que ce n'est pas sans vraisemblance, surtout en ce qui concerne le Maroni, qu'il a été répété à maintes reprises que les forçats étaient expédiés « en consommation » à la Guyane, où le climat avait bientôt fait de venir à bout des constitutions les plus robustes, et qu'ainsi la transportation n'était qu'une condamnation à mort différée, le travail manuel sous les tropiques faisant l'office de « guillotine sèche. » Cette affirmation ainsi généralisée est peut-être trop absolue, mais il est certainement permis de dire que la transportation en Guyane condamne trop souvent à la « peine accessoire de mort », par insalubrité du climat, nourriture insuffisante et mauvaise hygiène, les hommes qui l'ont encourue. Et à ce point de vue l'expiation devient en fait beaucoup plus rigoureuse que ne l'avait pensé le législateur de 1854.

ARTICLE 7

Inégalité dans l'exécution de la peine

La plus vive critique que l'on puisse adresser à la peine des travaux forcés, a trait à son inégalité, que l'on retrouve sous les formes les plus diverses.

Inégalité d'abord quant à ceux mêmes qu'elle frappe, car un condamné primaire, qui souvent n'est pas dépravé, se trouve en fait beaucoup plus durement châtié en se voyant soumis à des contacts dégradants et arraché pour toujours à sa famille et à sa patrie ; qu'un « cheval de retour » auquel tout noble sentiment est étranger. Dans un article tout récent, M. Urbain Gohier (1) a fortement dépeint cette inégalité par les lignes ci-après :

« Selon le degré de culture et de sensibilité, l'âge, les
« antécédents, la situation de famille, la position sociale,
« les affections, les intérêts du condamné, la même peine
« est dérisoire ou terrible. Dans les prisons, dans les
« bagnes, on voit soumis au même traitement, pour la
« même durée, d'exécrables coquins, des malheureux qu'a
« perdus une minute d'égarement et des hommes qui ont
« obéi à leur conception de l'honneur : aux forêts du
« Maroni, par exemple, j'ai trouvé, pêle-mêle, des escarpes
« de la pire espèce, des maniaques inoffensifs, des faus-
« saires ou voleurs « bien élevés » pour qui le contact de
« leurs compagnons était plus atroce que le climat meur-

(1) Urbain Gohier. « Des Peines », *Le Journal* du 13 février 1912.

« trier, des Corses et des Arabes qui avaient versé le sang
« par devoir. Pour les uns, le baigne est une villégiature
« pittoresque ; pour les autres, un supplice infiniment plus
« cruel que la mort. »

Inégalité encore dans la salubrité, très différente selon les pénitenciers et camps, et dans la mortalité, beaucoup plus élevée au Maroni. Ces différences sont d'ailleurs d'autant plus déplorables que ce sont justement les pires bandits qui profitent aux Iles du Salut des meilleures conditions climatiques.

Inégalité aussi dans le travail imposé : les condamnés astreints dans les chantiers du Maroni, sous un soleil de feu ou une pluie diluvienne, à fournir un stère de bois par jour, font une besogne très pénible, alors que les transportés affectés à la voirie ou au batelage de Cayenne ont une vie relativement douce ; moins dur encore est le sort des employés des différents services, qui, protégés de la pluie et du soleil, n'accomplissent souvent qu'un travail peu astreignant et point fatigant.

Inégalité toujours dans les assignations : certains employeurs, après au gain, exigent beaucoup de travail et n'accordent qu'une nourriture insuffisante ; d'autres, au contraire, plus humains, traitent les transportés comme des ouvriers ordinaires et leur donnent une nourriture réconfortante.

Mais l'inégalité la plus flagrante résulte, il faut bien l'admettre, des pratiques regrettables de l'Administration elle-même : Il est utile de signaler tout d'abord qu'il existe dans les camps et chantiers un très grand nombre d'« emplois », qui placent le condamné dans une situation à part

et le soustraient au travail en commun ; ce sont : les hommes d'équipe (domestiques des surveillants militaires), les gardiens de case et d'habitation, les plantons, les écrivains, les télégraphistes, les boulangers, les cuisiniers, les perruquiers, les porteurs d'eau, les infirmiers, les lampistes..., etc. Quelques-uns de ces emplois sont assez pénibles, mais les gratifications y sont en général plus facilement obtenues, et tous sont très enviés et constituent en somme une faveur de l'Administration. Il est bon de rappeler, en second lieu, que l'avancement en classe, tel qu'il a été réglé par les décrets des 4 septembre 1894 et 26 février 1907, ne constitue pas un droit pour les transportés, qui peuvent seulement être proposés pour la classe supérieure après un délai minimum déterminé. Il faut enfin se souvenir que seuls les condamnés de première classe peuvent être envoyés en concession ou en assignation et obtenir des remises et réductions de peine.

Or, s'il faut en croire les confidences reçues des transportés, trop nombreuses, trop précises et trop concordantes pour ne pas reposer sur un fond de vérité, les avancements et les bonnes places, ainsi que les envois en concession et en assignation, seraient presque exclusivement réservés aux condamnés qui « rendent des services à l'Administration », c'est-à-dire qui espionnent leurs camarades pour fournir aux surveillants et fonctionnaires des renseignements sur ce qui se passe et ce qui se trame dans les cases des transportés. Que l'Administration use de ce procédé d'information et qu'elle récompense ses indicateurs, cela paraît être une nécessité à peu près inéluctable ; mais il est abusif qu'elle fasse de la délation

presque une condition pour l'avancement, dont se trouvent trop souvent privés des condamnés de bonne conduite, mais qui n'ont pas voulu se plier à des exigences dégradantes. Il est cependant nécessaire que le forçat ait quelques droits et ne soit pas entièrement placé sous le régime du bon plaisir.

M. Paul Mimande qui, en sa qualité d'ancien directeur de l'Administration pénitentiaire, est particulièrement qualifié pour connaître la situation, n'a d'ailleurs pas hésité à dénoncer cet état de choses dans les lignes suivantes (1) :
« On trouve, même au bagne, des individus qui par-
« viennent, avec de l'adresse et de l'entregent, à éviter les
« corvées pénibles et à se créer des sinécures. Tel est
« Cayrol, dont la vocation d'*indicateur* (lisez mouchard)
« s'est révélée irrésistible; il s'est donné tout entier à la
« tâche de défendre, humble auxiliaire, la société contre
« des complots souvent imaginaires. Le misérable, ancien
« officier d'infanterie, a gardé des traces d'éducation et
« cela le rend plus abject encore. »

Ces lignes étaient écrites en 1897 et la situation n'a pas changé depuis. En fait, le forçat qui ne se plie pas à certaines exigences de l'Administration, qui a conservé assez de dignité pour se refuser au rôle d'*indicateur*, subit le plus souvent sa peine en case commune, affecté aux travaux les plus pénibles et se voit accorder à contre-cœur les avancements, envois en assignation et concessions de terres; alors que le délateur sera au contraire l'objet de toutes les faveurs et se verra pourvu d'un emploi tran-

(1) Paul Mimande. *Forçats et Proscrits*, p. 88.

quille, où il attendra paisiblement l'expiration de sa peine. C'est ainsi que l'on a pu citer à maintes reprises les noms d'assassins célèbres, dont les crimes avaient soulevé l'indignation publique et que l'Administration place dans des postes de choix, les transformant en quelque sorte en employés de catégorie inférieure, au lieu de réserver aux condamnés de bonne conduite, à titre de récompense, l'octroi des « emplois spéciaux ».

Parmi ces emplois spéciaux, ces postes de choix, il en est un particulièrement envié, que je n'ai pas encore mentionné, c'est celui de contremaître ou porte-clefs. Les portes-clefs sont des condamnés de première classe placés en quelque sorte hors-classe; au lieu de coucher en case commune, ils sont réunis dans de petits locaux spéciaux; on les distingue par un insigne qu'ils portent sur le bras, aucun travail régulier ne leur est imposé, mais ils secondent les surveillants dans leur service, ouvrent et ferment les portes, opèrent la fouille des condamnés quand elle est jugée utile; en fait, leur principale occupation consiste trop souvent à molester les autres transportés, placés en quelque sorte sous leurs ordres. Or parmi ces porte-clefs, j'ai rencontré des condamnés à mort dont la peine avait été commuée et pour lesquels, en bonne justice, des travaux pénibles étaient plutôt indiqués.

Cette institution des contremaîtres a d'ailleurs été stigmatisée par M. Paul Mimande de la façon suivante (1) : « Détestable invention, qui offre les plus graves « inconvénients et engendre d'innombrables abus. Donner

(1) Paul Mimande. *Forçats et Proscrits*, p. 27, note.

« à des forçats pouvoir sur d'autres forçats, voilà qui est
« contraire à tous les principes : c'est semer la haine;
« encourager la calomnie, fomenter les plus basses
« coteries, rendre inévitables des sentences injustes qui
« frappent précisément les meilleurs sujets et les arrêtent
« dans leur marche vers le bien..... Cette institution suffit
« à indiquer la note qui domine à la Guyane et n'eut pas
« été discordante, autrefois, à Toulon. »

En résumé, il est permis de dire que l'inégalité dans l'exécution de la peine est l'un des défauts les plus frappants du régime actuel, celui qui, avec la promiscuité, est le plus contraire à l'amendement des transportés, car il n'est pas d'exemple plus déprimant pour ceux qui seraient tentés de revenir au bien : aux uns, l'on applique le règlement dans toute sa rigueur ; aux autres, — et ce sont généralement les plus vils, — on accorde toutes sortes d'adoucissements et de menues faveurs. Voilà comment l'Administration pénitentiaire entend la justice et travaille au relèvement moral des condamnés.

ARTICLE 8

**Exemplarité de la peine. — Amendement des condamnés
Préservation de la Société**

Pour en terminer avec l'étude de l'exécution de la peine, il semble opportun d'examiner ce que sont, avec le système qui a été exposé, l'exemplarité de la peine, l'amendement des condamnés et la préservation de la Société. Mais tout

d'abord il est utile de rappeler ce que pensait le législateur de 1854 sur ces points si importants ; à cet effet, j'extrais du rapport de M. du Miral les lignes suivantes (1) :

« Si l'expiation du crime, si la protection de la société, sont mieux garanties par la loi nouvelle, celle-ci permet aussi d'espérer un amendement plus facile et plus probable des condamnés.... (2). Le but de toute peine, nous l'avons déjà dit, doit être : l'expiation du crime, l'amendement du coupable, la préservation de la société ; et c'est parce que la peine nouvelle nous semble mieux garantir que la peine ancienne ce résultat multiple, que nous n'avons pas hésité à lui donner la préférence..... » Puis le rapporteur ajoute, à propos de la fusion des libérés avec la population libre (3) : « Pour que ce mélange au lieu d'être désastreux pour la colonie à laquelle on l'imposera, puisse lui devenir profitable, il est indispensable que le condamné, pendant sa peine, ait été réformé autant que les ressources humaines le permettent. Le succès de la colonie et de la loi est à ce prix.

« Cet amendement dans le système de la nouvelle loi est d'autant plus impérieux, que la société patricienne dans laquelle on place le libéré est moins nombreuse.... C'est donc à cet amendement que le règlement d'administration publique devra tendre par tous les moyens.... »

(1) V. *infra*, Annexes, p. xiv.

(2) V. *infra*, Annexes, p. xxix.

(3) V. *infra*, Annexes, p. xxx.

En ce qui concerne tout d'abord l'exemplarité, on peut admettre qu'une peine impose d'autant plus de crainte que la répression est plus sévère, l'expiation plus dure. Or, il est incontestable que l'excellent climat de la Nouvelle-Calédonie, la vie facile qui pouvait être menée dans cette colonie, puis l'excessive bienveillance du règlement de 1880 ont fait que, pendant longtemps, la peine des travaux forcés n'a pas inspiré aux malfaiteurs la crainte salutaire qui eût été nécessaire. Mais, en est-il de même maintenant que la Guyane est la seule destination des transportés et que le régime pénal et le régime disciplinaire des condamnés, malgré quelques faiblesses d'application, sont devenus réellement répressifs ?

En se rappelant tout ce qui précède, on peut hardiment affirmer que la répression est à présent suffisante à la Guyane, et si l'on considère en particulier la mortalité, on peut même avancer que l'expiation est trop rigoureuse. Et la crainte réelle qu'inspire déjà aux malfaiteurs l'envoi à la Guyane ne fera que s'accroître avec le temps, au fur et à mesure que le souvenir de la Nouvelle-Calédonie s'effacera, et qu'ils connaîtront mieux le sort qui leur est réservé dans notre colonie pénale d'Amérique. Il y a bien les évasions, et il est courant de dire que l'« on revient de la Guyane », mais j'ai démontré qu'en fait les évasions qui réussissent ne sont pas bien nombreuses, et que la plupart des condamnés qui les tentent n'en retirent qu'une aggravation de peine, quand ils n'y trouvent pas la mort.

Quant à l'amendement des condamnés, il faut avouer franchement que sur ce point, l'espoir du législateur de 1854 a été totalement déçu. Cet amendement constitue à vrai dire, le problème le plus délicat et le plus complexe que soulève l'organisation de tout système pénal ; cependant, on peut reprocher à l'Administration pénitentiaire, non seulement d'avoir négligé de façon à peu près complète ce but essentiel, auquel, d'après M. du Miral, on devait tendre par tous les moyens ; mais encore d'avoir entravé le relèvement moral des condamnés par les pratiques que j'ai précédemment dénoncées. En effet, l'inégalité dans l'exécution de la peine et la promiscuité des condamnés, auxquelles il faut joindre la précarité des conditions d'existence pour les libérés dont je parlerai ultérieurement, constituent trois vices capitaux du régime actuellement appliqué, qui sont un obstacle presque absolu à la régénération des transportés par le travail. Une enquête toute récente, très sérieusement conduite, a fait ressortir cinq cas seulement d'amendement réel, ne se rapportant qu'à des condamnés primaires, dont trois pour crimes passionnels. Ce chiffre à lui seul juge la méthode !

Et ce résultat est d'autant plus déplorable qu'il ne peut y avoir de bonne colonisation sans relèvement moral des condamnés, ainsi que le disait d'ailleurs M. du Miral ; l'un ne va pas sans l'autre, car les deux buts se tiennent étroitement. Il ne faudra donc pas être surpris des médiocres résultats obtenus à la Guyane par la colonisation pénale.

Cet échec de l'amendement des condamnés une fois constaté, faut-il admettre que la responsabilité en incombe

plus particulièrement au personnel de l'Administration pénitentiaire? Dans la dernière partie de son rapport, M. du Miral disait (1) : « Le succès de la grande innovation qu'elle (la loi) consacre dépendra non seulement de « la perfection du règlement d'administration publique sur « lequel nous venons d'appeler votre attention, mais « aussi du choix des hommes qui seront chargés de son « exécution. »

Les hommes choisis sont-ils réellement à la hauteur de leur tâche? A cela je répondrai tout d'abord que cette tâche est fort lourde, et c'est ce que pressentait déjà M. du Miral qui, peu après le passage que je viens de citer, ajoutait (1) :.... « C'est une œuvre à conduire avec prudence et habileté, avec dévouement et avec persévérance. » C'est là demander à des hommes, placés dans des conditions difficiles, un ensemble de bien hautes qualités ; il ne faut donc pas être surpris qu'ils ne les possèdent pas toutes.

En ce qui concerne tout d'abord le personnel civil, je dois reconnaître avoir rencontré dans les emplois supérieurs quelques fonctionnaires de haute valeur, entièrement dévoués à leur tâche et qui, par leurs efforts ont réussi, par exemple, à améliorer notablement le pénitencier qui leur était confié. Et si, à côté de ces hommes éminents, il se trouve des non-valeurs ou des fonctionnaires trop peu pénétrés de la grandeur de leur mission, la faute n'en est-elle pas imputable à la pénible situation faite à ce personnel, qui se voit maintenant dans l'obligation d'accom-

(1) V. *infra*, Annexes, p. xxxiii.

plir toute sa carrière à la Guyane, et se trouve malgré cela, le plus défavorisé de tous les personnels coloniaux au point de vue de l'avancement, devenu d'une lenteur telle que des commis principaux de réelle valeur doivent souvent perdre l'espoir d'atteindre au grade de sous-chef de bureau ou commandant de pénitencier ? Et si ce personnel s'est en général trop peu soucié de l'amendement des condamnés, la faute n'en incombe-t-elle pas à l'absence d'instructions de la Métropole, qui devait le guider dans cette voie, au lieu de le laisser abandonné à lui-même ?

Quant au corps de surveillants militaires, il a donné lieu à des appréciations fort différentes : M. Paul Mimande (1), qui, comme il le dit lui-même, « sait pertinemment ce dont il parle », en a fait le plus grand éloge, tout en exposant ce que leur vie a de réellement pénible ; M. Henri Russier (2), estime qu'ils ne conservent pas toujours l'énergie nécessaire, mais admet que leur vigueur physique et morale est émoussée sous l'influence d'un climat débilitant ; quant à M. L. Beauchet (3), il dénonce les faiblesses et l'amoralité même de certains surveillants. Pour mon compte, j'ai vu de très bons surveillants, mais je sais aussi qu'il en existe de franchement mauvais, et que le nombre de ces derniers tend à croître depuis quelques années du fait de l'article 69 de la loi du 21 mars 1903, qui réserve la totalité des vacances de surveillants de troisième classe aux simples

(1) Paul Mimande. *Forçats et Proscrits*, p. 53 et s.

(2) Henri Russier. *Transportation et colonisation pénale*, p. 40.

(3) L. Beauchet. « Transportation et colonisation pénale à la Nouvelle Calédonie », *Revue politique et parlementaire*, 1898, p. 49.

soldats de toutes armes ayant accompli au moins quatre ans de service ; alors que précédemment le recrutement des surveillants s'opérait presque exclusivement parmi les sous-officiers des armées de terre et de mer. Aussi a-t-on pu écrire que le corps des surveillants militaires était en pleine décadence et que la loi de 1905 le fait glisser lentement sur une pente fâcheuse qui aboutira à l'ancienne « chiourme », et peut-être à des faits regrettables dans nos établissements pénitentiaires. Tout cela ne semble que trop exact, et il est bien certain que parmi les surveillants, qui sont cependant tous investis des fonctions d'officiers de police judiciaire (décret du 2 septembre 1889) ; il en est dont l'instruction est vraiment par trop rudimentaire. Les cas d'ivrognerie ou d'indiscipline ne sont pas non plus exceptionnels ; et enfin les exemples que j'ai cités à l'article « Régime disciplinaire » témoignent d'une regrettable faiblesse.

Mais je m'empresse d'avancer que la situation faite aux surveillants militaires est réellement lamentable et digne de pitié ; on a pu dire d'eux avec quelque raison qu'ils sont les vrais martyrs du bagne, auquel ils n'ont cependant pas été condamnés. A la Guyane, où la cherté de la vie est excessive, on leur alloue un traitement de début de 1.700 francs, chiffre absolument dérisoire, surtout quand le surveillant a la charge d'une famille ; aussi la misère tenaille-t-elle trop souvent ces pauvres gens, fréquemment victime de la maladie, et dont les fonctions souvent difficiles à exercer, parfois pleines de danger, toujours pénibles sous le climat de la Guyane, semblent cependant ouvrir le droit à une situation moins précaire. Dans ces

conditions, on doit vraiment être moins surpris de constater certaines défaillances individuelles, — d'ailleurs souvent excusables, car le contact constant des transportés est bien fait pour déprimer les énergies les mieux trempées, — que de voir de braves gens accepter de remplir consciencieusement une tâche aussi lourde et si parcimonieusement rémunérée.

Sans vouloir insister plus longuement sur les qualités et les défauts du personnel de l'Administration pénitentiaire, il me reste à dire comment le régime actuel assure la préservation de la société. Sur ce point l'espoir du législateur de 1855 a été complètement confirmé, et la sécurité procurée à la Métropole est peut-être le seul avantage qui ne puisse être dénié à la transportation. L'expatriation perpétuelle des malfaiteurs dangereux, « l'expurgation de la mère-patrie » comme le disait énergiquement M. du Miral (1), a été pleinement réalisée par l'envoi à la Guyane, ainsi qu'en font foi les chiffres de la mortalité. Deux des buts essentiels de la loi de 1854 : la préservation de la société métropolitaine et une expiation réellement rigoureuse du crime, ont donc été atteints ; et ces résultats justifient à eux seuls le maintien de la transportation, qu'il faut cependant s'efforcer d'améliorer dans la mesure du possible, de façon à en faire disparaître les abus les plus criants et à faciliter par tous les moyens l'amendement des condamnés. Et ce sont ces réformes indispensables que je vais maintenant passer en revue.

(1) V. *infra*, Annexes, p. xviii.

CHAPITRE II

RÉFORMES RÉALISABLES DANS L'EXÉCUTION DE LA PEINE

Les réformes les plus nécessaires semblent de toute évidence être celles qui mettraient fin à la déplorable promiscuité actuelle des condamnés, unanimement reconnue comme le principal obstacle à tout relèvement moral. Et s'il paraît bien difficile de la faire disparaître de façon absolue, en raison des trop lourdes dépenses qui seraient pour cela nécessaires, tous les moyens susceptibles de la diminuer et de séparer complètement par exemple, les criminels endurcis des condamnés aptes à un retour au bien, doivent être employés. Or cette réforme peut être réalisée, sans accroissement de dépenses, dans les conditions suivantes :

Dès leur arrivée à l'île de Ré, les condamnés aux travaux forcés seraient rangés dans un certain nombre de catégories, d'après leur âge, leurs antécédents, suivant qu'ils sont condamnés primaires ou récidivistes, et que la peine a été infligée ou non pour crime passionnel. Ces catégories pourraient être les suivantes :

1° Condamnés primaires pour crime passionnel de moins de 25 ans, ayant de bons antécédents ;

2° Condamnés primaires de plus de 25 ans, dans les mêmes conditions ;

3° Condamnés primaires pour crime non passionnel de moins de 25 ans, ayant de bons antécédents ;

4° Condamnés primaires de plus de 25 ans, dans les mêmes conditions ;

5° Condamnés primaires de moins de 25 ans ayant de mauvais antécédents, ou dont le crime a démontré la perversité ;

6° Condamnés primaires de plus de 25 ans, dans les mêmes conditions ;

7° Récidivistes de moins de 25 ans ;

8° Récidivistes de plus de 25 ans pour lesquels on peut encore espérer le relèvement ;

9° Récidivistes de plus de 25 ans qui ne semblent pas susceptibles d'amendement.

La sélection ainsi indiquée n'est citée qu'à titre d'exemple et peut certainement être modifiée ; mais je crois indispensable de tenir toujours compte de l'âge, pour éviter le plus possible le développement des mœurs inavouables ; les condamnés pour crime passionnel, au moins quand ils ont de bons antécédents, me semblent également devoir être séparés des autres, car ce sont généralement les plus susceptibles d'un retour au bien ; enfin les condamnés primaires ne doivent sous aucun prétexte être mélangés au début avec les récidivistes, car c'est là le plus sûr moyen d'empêcher tout amendement.

On peut reprocher à cette classification de comporter

pour les seuls condamnés primaires un bien grand nombre de catégories, dont chacune ne se composera ainsi que d'un assez faible contingent, tandis que les catégories de récidivistes auront de forts effectifs. A cela je répondrai qu'il n'est guère permis d'espérer de relèvement moral que des condamnés primaires ; c'est donc pour eux surtout qu'il importe de le faciliter : or, plus la division sera poussée parmi eux et plus l'effectif de chaque catégorie sera faible ; plus ce résultat sera aisément atteint.

La répartition par catégories serait faite à l'île de Ré par une Commission composée de fonctionnaires des Départements de l'Intérieur, de la Justice et des Colonies, qui devrait, avant de se prononcer, examiner très sérieusement pour chaque condamné les antécédents et les circonstances mêmes du crime.

La séparation complète des catégories devrait être strictement observée, et, — je crois devoir insister sur ce point important, — sans aucun contact possible entre elles, tant à l'île de Ré qu'à bord du transport pendant la traversée de France à la Guyane. Il en serait de même au cours du séjour fait à l'arrivée aux Iles du Salut.

A la Guyane, chacune des catégories serait dirigée sur un pénitencier ou camp distinct, d'importance proportionnée à l'effectif, de manière à être isolées les unes des autres de façon complète, tant pour le travail que pendant le repos. Même dans les hôpitaux, les catégories devraient demeurer totalement séparées. Dans les diverses catégories, l'avancement en classe et le placement à la section des incorrigibles continueraient à être régis par les décrets des 4 septembre 1891 et 26 février 1907.

La répartition faite en France par la Commission pourrait d'ailleurs ne pas demeurer absolument impérative à la Guyane : si un récidiviste, par exemple, présentait après un certain temps d'épreuve des garanties manifestes d'amendement, il serait placé à une catégorie de condamnés primaires ; réciproquement, un condamné primaire paraissant rebelle au relèvement moral passerait à une catégorie de récidivistes ; des mutations pourraient aussi être faites entre les catégories de condamnés primaires.

Mais ces divers changements ne devraient pas être effectués à la légère, aussi le droit de les prononcer après examen attentif de chaque cas particulier, serait-il réservé au seul Directeur de l'Administration pénitentiaire.

Tout ce qui précède n'a trait qu'aux transportés d'origine européenne, de beaucoup les plus nombreux ; mais il faudrait également placer les condamnés de nos colonies dans des catégories distinctes par race : arabes, annamites, malgaches et noirs, sans aucun contact entre elles ni avec les Européens. Dès maintenant cette séparation des races est généralement faite en ce qui concerne les locaux, mais pour le travail, cette distinction n'existe plus, et il faut rendre tout contact impossible entre condamnés appartenant à des catégories différentes.

Je ne me dissimule pas que la mise en application de cette réforme rencontrerait des difficultés assez sérieuses, car je ne me suis préoccupé jusqu'ici que des condamnés au début de leur peine, et il faut cependant songer aux transportés présents à la Guyane, pour les incorporer dans les diverses catégories. Ce point est délicat à résoudre, car nombre de condamnés primaires susceptibles d'amende-

ment lors de leur condamnation ont été depuis pervertis par l'odieuse promiscuité que j'ai dénoncée ; ou, désespérés par un régime injuste, ils sont devenus rebelles à toute idée de relèvement moral. Il est bien certain que placer ces gens dans la même catégorie que des condamnés primaires arrivant de France serait compromettre gravement l'amendement de ces derniers.

Pour la répartition des transportés présents au bagne, il faudrait donc, tout en tenant compte de l'âge, se baser non-seulement sur la condamnation, les circonstances du crime et les antécédents, mais envisager encore ce qu'a été la conduite de chacun depuis l'arrivée à la colonie. Des propositions pour chaque catégorie, basées sur ces divers éléments, seraient faites par les commandants de pénitenciers, et une Commission, — composée par exemple du Procureur Général président, d'un autre magistrat de la Colonie, d'un ou de deux fonctionnaires de l'Administration pénitentiaire d'un grade élevé, et d'un délégué du Gouverneur, qui pourrait être choisi parmi les chefs ou sous-chefs de bureau du Secrétariat général, — statuerait définitivement sur l'affectation à telle ou telle catégorie.

Cette répartition initiale, forcément un peu arbitraire, serait sujette à des erreurs, cela est bien certain ; mais ces erreurs pourraient être ultérieurement corrigées par des mutations prononcées par le Directeur de l'Administration pénitentiaire ; et, si ces changements de catégorie n'étaient faits qu'à bon escient, par un haut fonctionnaire ayant pleinement conscience de la grandeur de sa tâche, je suis persuadé qu'après quelques années, le système donnerait d'excellents résultats.

Parmi les réformes que je vais maintenant énumérer en suivant l'ordre adopté pour l'étude de l'état de choses actuel, certaines sont à vrai dire fort importantes; mais aucune n'est aussi indispensable que la séparation par catégories, sans laquelle, je le crois fermement, il faut renoncer à tout espoir sérieux d'amendement.

ARTICLE 1^{er}

Lieux d'exécution de la peine

L'affectation des catégories aux divers pénitenciers et camps sera évidemment subordonnée aux effectifs très différents de ces catégories; mais, sous cette réserve et dans la mesure du possible, il apparaît de toute équité de réserver aux meilleures catégories les points les plus salubres; et d'affecter au contraire les catégories de récidivistes aux pénitenciers et camps dont le séjour est le plus pénible, tant en raison de l'état sanitaire, que par suite du genre de travail qui s'y trouve habituellement imposé.

ARTICLE 2

Régime disciplinaire

Il serait peut-être dangereux d'exiger l'application stricte de toutes les prescriptions du décret du 4 septembre 1891, car le régime qui en résulterait inciterait sans doute, par

son excès de rigueur, les condamnés à des évasions plus fréquentes, et pourrait même les pousser à des révoltes. Pour éviter ces résultats, il me paraît donc nécessaire d'apporter certains tempéraments à la rigueur du texte. Mais ceci admis, il ne faut pas oublier que parmi les transportés, qui proviennent en grande partie de la lie de la Société, beaucoup sont d'irréductibles adversaires de l'ordre social et se considèrent comme victimes de lois iniques. Ils sont donc particulièrement difficiles à diriger et doivent par suite être traités avec beaucoup de fermeté et soumis à une sévère discipline. Le laisser-aller dans la surveillance, dont j'ai cité quelques fâcheux exemples, doit donc disparaître radicalement ; et il apparaît de toute nécessité de rendre cette surveillance plus active, plus sérieuse, surtout pendant la nuit.

L'interdiction faite aux transportés de posséder aucune somme d'argent devrait aussi être plus scrupuleusement observée, car on réduirait ainsi le nombre des évasions. Enfin il semble nécessaire de différencier plus nettement la situation des condamnés de troisième classe, en les séparant complètement des transportés des autres classes et en les affectant aux travaux réellement les plus pénibles. Cette mesure encouragerait vraisemblablement les condamnés de troisième classe à se bien conduire, pour obtenir dans le plus bref délai possible un avancement en classe qui deviendrait dans ces conditions une véritable amélioration de situation.

Mais, si la discipline imposée aux transportés doit être sévère et sans défaillances, il semble nécessaire par contre, de ne pas les laisser livrés à l'arbitraire. Or, j'ai

exposé qu'avec le régime actuel, l'avancement en classe ne constitue pas pour eux un droit, et qu'en fait, des condamnés de bonne conduite, qui n'ont pas su gagner la faveur de l'Administration, s'en voient privés. Dans le même ordre d'idées, l'article 10 du décret du 4 septembre 1891 a prescrit que le renvoi d'un transporté à une classe inférieure pouvait être prononcé pour toute punition de cellule ou de cachot, ce qui laisse à l'Administration la trop grande latitude, soit d'infliger la rétrogradation pour les peines les plus légères, soit de ne pas la prononcer pour les peines les plus fortes.

Pour mettre fin à cet état de choses, il est utile de prescrire les mesures suivantes :

1° En ce qui concerne l'avancement : pour tout condamné réunissant les conditions requises par les décrets des 4 septembre 1891 et 26 février 1907, et qui sera resté pendant un an sans punition supérieure à 15 jours de cellule ou 8 jours de cachot, l'avancement en classe constituera un droit.

2° En ce qui a trait aux rétrogradations : un transporté ne pourra être rétrogradé qu'après une punition supérieure à 15 jours de cellule ou 8 jours de cachot ; par contre, la rétrogradation sera obligatoire après toute punition de deux mois de cellule ou un mois de cachot.

Il serait enfin désirable que les condamnés sachent exactement ce qui leur est permis et ce qui leur est interdit, car nombreux sont ceux qui se plaignent de l'ignorance dans laquelle on les laisse à ce sujet. Il suffirait pour cela d'afficher dans chaque camp ou chantier, les règlements pénitentiaires et les consignes. C'est là une mesure d'une

telle utilité et d'une telle simplicité que l'on est en droit de s'étonner qu'elle ne soit pas réglementaire.

ARTICLE III

Régime pénal. — Évasions

Le régime pénal tel qu'il est actuellement appliqué serait rendu plus efficace si les prescriptions de l'article 4 du décret du 5 octobre 1889 étaient strictement appliquées : il importe donc d'obliger effectivement au silence les condamnés à l'emprisonnement pendant les heures de travail en commun et de les isoler pendant la nuit.

Quant à la répression des évasions, j'ai exposé que les peines actuelles sont trop rigoureuses et que leur plus clair résultat est de pousser les condamnés à s'évader à nouveau. J'estime donc qu'il serait humain, en même temps qu'avantageux pour les finances de l'Etat, de réduire ces peines ; mais je me garderai bien de proposer le retour à la double chaîne, pénalité d'ailleurs contraire à nos mœurs, et que les transportés redoutent beaucoup moins que la réclusion cellulaire. C'est donc de cette dernière peine qu'il faut user, en diminuant sa durée actuelle. Ceci admis, je pense qu'il serait suffisant de rendre tous les délits d'évasion simple passibles de 6 mois à 2 ans de réclusion cellulaire, mais avec imputation de cette condamnation sur la durée de la peine antérieure des travaux forcés, de manière à ne pas retarder la libération des intéressés. Je crois d'ailleurs fermement que pour obtenir légale-

ment ce résultat, il faudrait une loi modifiant l'article 7 de la loi de 1854, car en la circonstance, un décret serait illégal.

Le délit d'évasion doit aussi, pour les transportés en cours de peine, être nettement défini par un décret, qui pourrait prescrire, comme l'article 1^{er} du décret du 30 juin 1891, que tout transporté resté pendant douze heures éloigné du lieu où il est détenu ou employé, ou bien parvenu à se soustraire à la surveillance des agents préposés à sa garde, sera réputé en état d'évasion. Tous les délits d'évasion légalement constatés seraient alors normalement déférés au tribunal maritime spécial, tandis que la simple absence d'une corvée ou d'un travail, serait passible seulement de peines disciplinaires. Cette réforme laisserait ainsi moins de place à l'arbitraire.

J'ajouterai enfin que le nombre des évasions me semble pouvoir être réduit grâce à une surveillance plus active, surtout au Maroni.

ARTICLE 4

Locaux. — Promiscuité

Les fâcheux résultats de la promiscuité se trouveront atténués dans une large mesure grâce à la séparation par catégories, telle que je l'ai exposée au début de ce chapitre; mais je reconnais bien volontiers que cette réforme est encore insuffisante et qu'il faudrait la compléter en isolant totalement les condamnés pendant la nuit. Cela ne serait

pas impossible, à vrai dire, mais la dépense serait fort lourde, et je crois qu'il serait téméraire d'espérer voir le Parlement consentir à accorder les crédits très élevés nécessaires au remplacement des cases communes par des cellules individuelles.

Dans des limites plus modestes, il semble au moins possible d'instituer des quartiers d'isolement, où les condamnés pourraient être envoyés sur leur demande et où ils seraient placés la nuit en cellules individuelles. Pour réduire la dépense à peu de chose, on pourrait construire ces quartiers exclusivement en bois, fourni par la main-d'œuvre pénale. Pour permettre à ce système de donner de bons résultats, il serait sage d'accorder des remises de peine proportionnelles au temps passé dans les quartiers d'isolement ; mais pour permettre aux condamnés des trois classes de bénéficier de ces remises, il faudrait modifier l'article 4 du décret du 4 septembre 1891.

Dans un même but d'isolement, on devrait sanctionner officiellement et étendre le système des huttes ou carbets, tel qu'il a été décrit, et en faire une récompense pour les condamnés de bonne conduite des deux premières classes.

ARTICLE 5

Alimentation. — Habillement

L'alimentation des transportés doit de toute nécessité être améliorée, car il est inhumain de faire endurer à des condamnés le supplice de la faim. Dans ce but, la ration de

viande fraîche pourrait être portée à 300 grammes, les conserves de bœuf seraient supprimées et on ne distribuerait plus qu'une fois par semaine une ration de lard de 200 grammes. Les légumes secs devraient aussi être fréquemment remplacés par des légumes du pays, dont la quantité serait fixée d'après leur valeur nutritive, et qui pourraient être cultivés sur les terrains pénitentiaires. Il faudrait encore augmenter les rations actuelles de pain, de saindoux et de sel, de façon à permettre de donner aux condamnés, à l'un des repas, une soupe de légumes; le bouillon de bœuf (ou de lard) ayant servi à la cuisson de la viande étant consommé à l'autre repas. Enfin, il serait humain d'accorder le café du matin à ceux des condamnés qui ne peuvent accomplir qu'un travail léger; seuls, les transportés punis en demeureraient privés. Le régime alimentaire normal des condamnés pourrait alors être fixé de la façon suivante :

Au réveil : une tasse de café ;

Repas du matin : potage de légumes et viande bouillie (bœuf ou lard) ;

Repas du soir : bouillon gras et un plat de légumes frais ou secs.

Un tel régime peut encore paraître bien frugal, surtout à la Guyane, mais je le crois suffisant, et j'obéis, pour le déterminer ainsi, à une double considération : Il ne faut pas oublier tout d'abord que le forçat accomplit une peine, et que pour conserver à cette peine son caractère d'exemplarité, elle ne doit pas comporter une alimentation excellente, qui diminuerait la rigueur de l'expiation, et par suite l'intimidation ; l'humanité commande simplement de

fournir au condamné une nourriture strictement suffisante pour qu'il puisse satisfaire sa faim, résister à la maladie et accomplir un travail manuel. En second lieu, il ne faut pas que de la réforme de l'alimentation résultent de trop lourdes dépenses, qui seraient supportées par les contribuables de la métropole ; or, je ne me dissimule pas que les améliorations que j'estime indispensables entraîneront déjà un surcroît de charges assez sensible, car, si la suppression des conserves de bœuf et le remplacement aussi fréquent que possible des légumes secs par des légumes frais permettront de réaliser quelques économies ; l'augmentation des rations de bœuf, de lard, de pain, de saindoux, de sel, et le supplément d'un potage de légumes, occasionneront des dépenses notablement plus fortes ; et la différence se traduira par la nécessité d'un accroissement des crédits actuels. Mais je m'empresse d'ajouter que ce supplément de charges serait compensé en grande partie, sinon totalement, par la diminution de la morbidité et par suite des frais d'hôpital ; et par une amélioration du rendement de la main-d'œuvre. En effet, la suppression des conserves de bœuf et l'introduction des légumes frais dans l'alimentation diminueraient tout d'abord les cas de scorbut ; d'une façon générale, les condamnés, mieux nourris, éviteraient la misère physiologique actuelle et résisteraient beaucoup mieux au climat et à la maladie ; enfin, ils auraient plus d'énergie pour accomplir leur travail et il serait permis d'exiger d'eux une besogne plus sérieuse.

Pour l'habillement, il suffit que l'Administration pénitentiaire puisse exécuter les prescriptions de l'arrêté du

25 novembre 1889 ; il faut donc lui en fournir les moyens par des envois suffisants de matières premières faits en temps opportun de la Métropole, auxquels il faudrait ajouter parfois, en raison de la trop faible production des ateliers pénitentiaires, des envois de vêtements et de chaussures confectionnés en France.

Il est en effet nécessaire que les transportés soient toujours munis de chaussures et aient à leur disposition un complet de rechange ; la plus élémentaire humanité le commande, et l'état sanitaire s'en trouvera sensiblement amélioré.

ARTICLE 6

État sanitaire

Si le lourd tribut que doivent payer à la maladie et à la mort les transportés en Guyane, venait à être exactement connu en France, je crois que cette révélation produirait sur l'opinion publique une émotion profonde, qui, habilement exploitée par des philanthropes peut-être trop généreux, pourrait compromettre irrémédiablement la cause de la transportation. Sans même envisager ce point de vue, il est incontestable que l'on ne doit pas en quelque sorte transformer en une condamnation à mort différée, — ce qui est trop souvent le cas à l'heure actuelle, — la peine des travaux forcés. La cause même de la transportation, aussi bien que l'humanité, commandent donc de tenter tous les efforts possibles pour remédier à la déplorable situation dont j'ai fait connaître les détails et surtout pour

réduire la mortalité, de façon à ce que la Guyane, — dont le climat demeurera d'ailleurs toujours très pénible pour les Européens, — ne mérite plus autant le renom de « guillotine sèche. »

A ce point de vue, l'amélioration de l'alimentation et de l'habillement produiront certainement de bons résultats. Il faut en outre, dans la mesure du possible, assainir les pénitenciers et camps en comblant les mares, en drainant les terrains trop humides, en reculant les limites de la forêt et en remplaçant la brousse par des cultures diverses, et surtout en poursuivant la destruction des moustiques, propagateurs de paludisme et même de fièvre jaune. Il faut aussi exiger une plus grande propreté des locaux et ne tolérer nul foyer d'infection. Il faut encore prendre quelques précautions contre le soleil et la pluie pour les transportés travaillant au dehors ; contre le soleil, en fixant toujours la période de repos aux heures les plus chaudes du jour ; contre la pluie, en employant par exemple dans le travail en forêt, des abris de branchages rapidement construits et facilement transportables. Il faut enfin avoir des hôpitaux bien compris et permettre aux médecins, par des approvisionnements suffisants de médicaments et d'aliments légers, de donner aux malades les soins nécessaires.

Nombreuses sont donc les réformes susceptibles d'améliorer l'état sanitaire, en particulier dans la région du Maroni, mais toutes peuvent être réalisées avec plus ou moins de facilité. Plusieurs d'entre elles ne dépendent absolument que de la bonne volonté du personnel, qu'il suffit de diriger dans cette voie, en lui faisant comprendre

qu'il profitera d'ailleurs aussi bien que les transportés, de l'assainissement qui sera le résultat des efforts de tous.

ARTICLE 7

Nécessité de ramener plus d'égalité dans l'exécution de la peine

Il est indispensable, si l'on veut faciliter l'amendement, de ramener plus d'égalité, ou mieux plus de justice, dans l'exécution de la peine ; mais ce n'est pas là, il faut l'avouer, une tâche aisée !

Cependant, les mesures que j'ai préconisées relativement à l'avancement en classe et aux rétrogradations, en ne laissant plus les transportés absolument livrés au bon plaisir de l'Administration, constituent déjà à ce point de vue une amélioration.

En second lieu, l'affectation des meilleures catégories aux pénitenciers et camps les plus salubres, compenserait en partie ce que la peine a de plus redoutable, de plus réellement douloureux, pour les condamnés primaires non encore dépravés.

S'il semble bien difficile de faire totalement disparaître les inégalités de traitement dans les assignations, il n'est pourtant pas impossible d'imposer aux employeurs des conditions de maximum de travail et de minimum d'alimentation qui permettraient d'éviter les abus actuels.

Mais l'inégalité qui pèse le plus lourdement sur l'exécution de la peine provient, ainsi que je l'ai exposé, des

regrettables pratiques de l'Administration, qui accorde de préférence ses faveurs, non aux plus dignes, mais à ceux qui lui rendent des services d'une nature particulière et qui sont souvent les moins recommandables. Or, pour faire disparaître cette iniquité, il faudrait transformer l'état d'esprit du personnel, le faire rompre avec des habitudes profondément ancrées, et ce n'est pas là une œuvre facile ! Des instructions impératives du Département, prescrivant de n'affecter aux bons emplois que des condamnés de première classe ayant accompli la plus grande partie de leur peine ; et dont l'application pourrait être contrôlée par le Gouverneur et le Procureur Général de la Colonie, paraissent cependant susceptibles de réduire le mal.

ARTICLE 8

Amendement des condamnés

La plupart des réformes précédemment exposées et en particulier celles ayant pour but d'améliorer la condition matérielle des transportés, de diminuer la promiscuité, et de ramener plus d'égalité et de justice dans l'exécution de la peine, sont susceptibles, — j'en ai la conviction profonde, — d'une heureuse influence sur le relèvement moral des condamnés. Cependant, pour que l'amendement ne demeure pas une exception, il faut par dessus tout que l'Administration pénitentiaire, qui a trop négligé ce but jusqu'ici, y travaille de toutes ses forces, en fasse sa principale préoccupation ; et le Département doit la guider et

l'encourager dans cette voie par des instructions fermes et précises, dans lesquelles, en regard de la grandeur de la tâche à accomplir, telle que l'a définie le législateur de 1854, seraient exposés les moyens les plus pratiques de la mener à bonne fin. Et au nombre de ces moyens, les meilleurs semblent bien être ceux qui réussiraient à créer l'émulation parmi les transportés, en les persuadant que, s'ils s'efforcent réellement de s'amender, des faveurs les récompenseront; tandis qu'au contraire, s'ils continuent à écouter leurs mauvais penchants, aucun adoucissement ne sera apporté à leur sort.

Mais, pour mener à bien cette œuvre difficile, — et dans l'accomplissement de laquelle les mécomptes seront forcément nombreux, — il faut de toute nécessité des hommes de grande conscience, de haute valeur morale, dévoués tout entiers à leur tâche ingrate, dont ils doivent cependant comprendre la grandeur, et dont le caractère soit tel qu'ils sachent ne pas se rebuter devant des insuccès répétés, alors qu'un seul bon résultat, produit par leurs efforts, constitue à leurs yeux une véritable récompense.

De ces hommes, il en existe déjà dans l'Administration pénitentiaire, je l'ai dit, mais il faut en accroître le nombre; et, pour obtenir le personnel entièrement de choix qui serait nécessaire à tous les degrés de la hiérarchie, il est indispensable, tout en améliorant le recrutement par des conditions d'admission plus rigoureuses, d'attirer des hommes de valeur par l'appât d'une carrière plus brillante et qui puisse vraiment récompenser le dévouement et les autres qualités dont ils devront faire preuve dans un pays où le séjour n'a rien d'agréable pour les Européens.

Les lignes qui précèdent concernent plus particulièrement le personnel civil, mais il est encore plus urgent d'améliorer la situation des surveillants militaires, dont j'ai dépeint la condition misérable. Quand leur sort sera devenu meilleur, on pourra se montrer plus exigeant sur leurs qualités, et il sera alors possible de revenir à l'ancien recrutement par les sous-officiers et d'éliminer les non-valeurs. Des augmentations de solde et divers autres avantages pécuniaires sont pour cela nécessaires.

DEUXIÈME PARTIE

Colonisation pénale

En 1854, on pouvait légitimement espérer que la Guyane française, — où différentes tentatives de colonisation libre précédemment faites n'avaient pas été heureuses —, serait complètement transformée par la transportation en quelques dizaines d'années. Ces espoirs ont été bien déçus, car plus d'un demi-siècle s'est écoulé et la colonie, malgré une abondante main-d'œuvre pénale, n'a presque pas progressé : la Guyane manque toujours de routes, de canaux, de chemins de fer, ses cultures ne se sont pas étendues, son élevage a plutôt périclité ; et enfin, signe tristement caractéristique, sa population libre est demeurée à peu près stationnaire : elle s'élève à 30.000 habitants environ, ce qui donne une densité d'un habitant seulement par trois kilomètres carrés ; c'est dire qu'en dehors de Cayenne, de Saint-Laurent et de quelques bourgades, cet immense territoire, grand comme le sixième de la France, et dont la plus grande partie pourrait cependant être mise en valeur,

n'est en réalité qu'un vaste désert insalubre, couvert de forêts et de marécages.

A qui incombe la responsabilité de ces résultats par trop médiocres ? Une large part peut sans aucun doute en être attribuée à l'Administration pénitentiaire, qui ne semble pas avoir eu une conscience exacte de son rôle essentiel de préparation à la colonisation libre. Au lieu d'aider au développement de la colonie, elle s'est efforcée de n'utiliser la main-d'œuvre pénale que pour ses seuls besoins, vivant à part, et cherchant par tous les moyens à se rendre autonome et à échapper à l'autorité des Gouverneurs. Cette aspiration à l'autonomie a d'ailleurs trouvé un défenseur en M. Paul Mimande (1) qui la préconisait par les lignes suivantes :

« Si le territoire pénitentiaire était, ainsi que je le
« disais tout à l'heure, détaché de la Guyane, s'il n'était
« pas subordonné à la direction incompétente d'un gouver-
« neur politique, tous ces tristes abus disparaîtraient
« comme par enchantement parce qu'il y aurait quelqu'un
« capable de les voir, intéressé à les signaler et à les
« détruire.

« La colonie autonome du Maroni, ayant à sa tête un
« homme intelligent, dévoué, actif, capable d'initiative,
« serait, certes, une belle entreprise à tenter. »

Si cette autonomie, dont je suis nettement l'adversaire, avait été accordée, on peut admettre que l'Administration pénitentiaire se serait empressée d'utiliser la totalité de la main-d'œuvre pénale à des cultures riches de café, de

(1) Paul Mimande. *Forçats et Proscrits*, p. 149 et 150.

cacao ou autres, qui n'ont jamais donné que de très mauvais résultats, et à la construction de bâtiments confortables, voire même luxueux, pour loger ses services et son personnel. Ce sont en effet là ses deux tendances dominantes, et même privée de l'autonomie, elle a toujours cherché à les réaliser aussi complètement que possible.

Au lieu de ne penser qu'à elle-même en s'installant confortablement et à titre définitif dans des bâtiments permanents dont la construction absorbe la plus grande partie de sa main-d'œuvre, au lieu de persister dans des tentatives toujours aussi infructueuses de cultures riches, qui n'en exigent pas moins un grand nombre de bras ; si l'Administration pénitentiaire, songeant davantage au développement économique de la colonie, avait construit des routes et des canaux ; si, préparant la colonisation libre, elle ne s'était installée qu'à titre provisoire pour déboiser, défricher et drainer des terrains, ensuite livrés à des colons, pendant qu'elle s'en allait plus loin recommencer la même besogne ; si elle avait, en un mot rempli le rôle indiqué par le législateur de 1854, la Guyane posséderait maintenant des moyens de communication, une grande partie de son sol serait cultivée ou utilisée pour l'élevage, l'immigration aurait accru sa population libre et enfin, le pays serait assaini.

Mais, si les travaux n'ont été que rarement effectués dans l'intérêt de la colonisation, je dois à la vérité d'ajouter, à la décharge de l'Administration pénitentiaire, que, même s'ils avaient été plus judicieusement conduits, les heureux résultats que je viens d'énumérer n'auraient pu être réalisés qu'après un très long temps ; car la main-

d'œuvre pénale est dans son ensemble, la plus détestable qui existe, ce qui ne doit pas surprendre quand on pense à sa démoralisation, à son défaut de préparation, à sa non-rémunération, au climat, à la maladie, à une alimentation et à une hygiène déplorables, enfin à une surveillance insuffisante.

Je dois d'ailleurs reconnaître que si les résultats obtenus par la main-d'œuvre pénale sont bien faibles, ils ne sont pas absolument nuls : c'est en effet grâce aux transportés que des travaux d'adduction d'eau, de route et d'assainissement ont pu être effectués dans l'île de Cayenne ; que la voirie et le service du port sont assurés au chef-lieu ; qu'une route partant de la pointe Macouria (à proximité de Cayenne) pour aboutir à Sinnamary par Kourou, a été partiellement construite ; et que tout récemment une digue en pierres permettant le débarquement par toutes les marées, a été érigée dans le port de Cayenne. Ce qui prouve d'ailleurs que la main-d'œuvre pénale semble utile à la colonie, — qui a cependant autrefois élevé contre la transportation de vives protestations, — c'est qu'à plusieurs reprises, l'effectif du pénitencier-dépôt de Cayenne a dû être augmenté sur les instances réitérées du Conseil général ou de la municipalité du chef-lieu, pour le service de voirie et l'exécution de divers travaux publics.

Depuis quelques années surtout, l'Administration pénitentiaire a aussi mis en valeur d'une façon heureuse quelques parties de son domaine du Maroni par des exploitations forestières, la récolte de la gomme de balata, des plantations de bananiers et des cultures vivrières. Elle a

construit pour ses propres besoins une voie ferrée de 15 kilomètres allant de Saint-Laurent à Saint-Jean. Elle a établi une ligne télégraphique de 300 kilomètres environ pour relier le Maroni à Cayenne. Elle a enfin créé une ville : Saint-Laurent-du-Maroni, dont elle s'efforce d'assainir les environs, et qui prend de plus en plus d'importance. Dans l'établissement de cette ville, l'Administration pénitentiaire n'a eu en vue que son propre intérêt, cherchant à s'installer de son mieux et à titre définitif dans des bâtiments spacieux et confortables ; mais sans le vouloir, elle a vraisemblablement travaillé ainsi pour le plus grand bien de la Guyane : En effet, dans toute cette partie de l'Amérique, les ports situés sur les côtes, entre les bouches de l'Amazone et de l'Orénoque, s'ensavent tous plus ou moins rapidement par suite des apports des grands fleuves ; à une assez forte distance du rivage, la mer conserve d'ailleurs une teinte limoneuse caractéristique. Seul, les ports situés sur les fleuves importants, même assez éloignés des embouchures, demeurent toujours facilement praticables. Il en est ainsi de Georgetown et de Paramaribo ; et il en est de même, heureusement pour la Guyane française, de Saint-Laurent-du-Maroni, dont le port, situé à 30 kilomètres de l'embouchure, reçoit déjà des navires de fort tonnage et peut devenir excellent avec quelques améliorations. Si le port de Cayenne, qui n'est déjà plus praticable que pour des bateaux de faible tonnage, continue à s'ensaver, — ce qui semble malheureusement probable, en dépit des travaux de défense effectués, — il devra être abandonné à une date plus ou moins éloignée ; et Saint-Laurent

deviendra alors, par la force des choses, le grand port et le centre d'affaires important de la colonie. Toutes les maisons de commerce de Cayenne devront s'y transporter, et l'Administration pénitentiaire sera alors priée de céder la place pour aller s'installer plus loin. Elle aura ainsi travaillé, peut-être à son corps défendant, au développement économique de la Colonie.

Quoi qu'il en soit, ces résultats sont bien faibles, je crois devoir le redire ; mais il ne faut pas oublier que les diverses entreprises de colonisation libre tentées à la Guyane depuis plusieurs siècles ont presque toujours lamentablement échoué, ce qui semble prouver que dans ce pays, la tâche est vraiment bien ardue. Aussi faut-il tenir compte à l'Administration pénitentiaire des difficultés qu'elle a rencontrées, et tout en reconnaissant que son œuvre pouvait être sensiblement plus grande, il est équitable d'enregistrer les quelques heureux résultats acquis, en espérant qu'ils seront plus nombreux à l'avenir.

« Sans la transportation, — écrit M. Girault (1), — la
« Guyane serait encore plus délaissée, plus déserte et plus
« malheureuse qu'elle ne l'est présentement. » Et il
ajoute : « A ceux qui demandent : Qu'est-ce que la trans-
« portation a fait pour la Guyane ? ne pourrait-on pas
« répondre en demandant : Que serait le Guyane sans la
« transportation ? » Ces lignes me semblent résumer fort
exactement la situation.

(1) A. Girault. *Législation coloniale*, 1907, t. II, p. 646.

CHAPITRE PREMIER

COMMENT LA COLONISATION PÉNALE A ÉTÉ CONDUITE A LA GUYANE RÉSULTATS OBTENUS

Ayant achevé d'examiner et de juger la colonisation pénale dans son ensemble, je vais maintenant m'efforcer de faire ressortir les défauts du système suivi jusqu'ici, en étudiant successivement chaque point particulier. Je ne manquerai d'ailleurs pas de signaler au passage les quelques bons résultats obtenus, car il est équitable d'en faire mention en regard des fautes commises, qu'ils viennent contrebalancer dans une certaine mesure. Et ces résultats méritent d'autant mieux d'être mis en lumière, qu'ils comportent d'utiles enseignements sur ce qui peut être fait à la Guyane. Il me sera donc ensuite permis de les considérer comme une base sérieuse de plusieurs des réformes à réaliser.

Bien qu'il n'ait encore été tenté aucune application des prescriptions des décrets des 15 septembre 1891 et 13 décembre 1894 en ce qui concerne l'emploi de la main-d'œuvre pénale dans les colonies non pénitentiaires, cette question me semble trop importante pour que je

puisse la passer sous silence; aussi consacrerai-je un article du présent chapitre aux « sections mobiles » ou « équipes volantes », dont l'utilisation dans les diverses colonies françaises a pu paraître susceptible de résoudre sous une forme heureuse le problème de la colonisation pénale.

ARTICLE 1^{er}

Main-d'œuvre pénale. — Sa mauvaise qualité

J'ai déjà affirmé que la main-d'œuvre pénale était généralement détestable; comment pourrait-il en être autrement? En effet, les ouvriers de profession sont relativement rares parmi les condamnés, et une grande partie des transportés se compose de souteneurs, de vagabonds et de professionnels du vol et du crime, pour qui la paresse est devenue une seconde nature. Beaucoup d'entre eux, en outre de leur horreur naturelle pour tout travail, mettent leur point d'honneur à accomplir le moins de besogne possible, pour faire pièce à l'Administration; et certains, quand ils ne sont pas astreints à une tâche déterminée, déploient un véritable génie pour déjouer la surveillance et réussir à ne presque rien faire tout en évitant les punitions et la mise au pain sec. Il ne faut donc pas s'étonner du faible rendement obtenu avec des éléments aussi déplorables, surtout si l'on tient compte de la fâcheuse promiscuité, de l'influence débilitante du climat, de la mauvaise hygiène; et enfin, par dessus tout, de la non-rémunération et du régime alimentaire par trop insuffisant. Ces

deux derniers motifs semblent bien en effet avoir la plus fâcheuse influence sur la valeur de la main-d'œuvre, et tout récemment, un fonctionnaire de l'Administration pénitentiaire, bien placé pour connaître la question, s'exprimait à ce sujet ainsi qu'il suit :

« La non-rétribution de l'ouvrier est la raison majeure
« de l'apathie qui existe. Sachant qu'à la fin de la journée
« ses efforts ne seront récompensés par aucune rétribution
« (sauf celle insuffisante d'une gratification), le condamné
« se laisse vite gagner par le découragement. L'émulation
« n'existant plus, le désir de bien faire est annihilé.
« D'autre part, la ration allouée au transporté est insuf-
« fisante pour lui permettre un travail de longue haleine.
« Aussi, son principal objectif, dès qu'il n'est plus l'objet
« d'une surveillance attentive, est de se livrer à un travail
« illicite, ou à un larcin, dans le but de faire de la « came-
« lote » et de se procurer quelques sous pour améliorer
« son alimentation. Cette tension continue d'esprit, qui
« pousse le condamné à avoir beaucoup plus les yeux sur
« les faits et gestes du surveillant préposé à sa garde, que
« sur son travail, a pour conséquence d'occasionner des
« malfaçons déplorables et des pertes de temps considé-
« rables. »

Il est difficile de définir plus exactement la situation. J'ajouterai cependant que cette appréciation s'applique plus particulièrement à la main-d'œuvre européenne, de beaucoup la plus nombreuse, il est vrai. La main-d'œuvre noire est en effet bien supérieure, et les malgaches surtout, généralement dociles et faciles à conduire, rendent de réels services : les noirs, habitués aux climats chauds, ne

craignant point le soleil, entraînés dès leur enfance à travailler dans la brousse, à défoncer la terre, montrent une bien plus grande résistance aux défrichements et aux travaux de terrassement exécutés le plus souvent en savane humide et découverte. C'est grâce à eux que la digue du port de Cayenne a pu être récemment édifiée dans la vase, et on ne peut guère compter que sur eux pour poursuivre la construction de la route coloniale longeant la côte ; il est donc permis de regretter qu'ils ne soient pas en plus grande proportion parmi les forçats. Quant aux transportés arabes, paresseux, joueurs, jaloux, batailleurs, ils sont de tous les condamnés, au dire des surveillants, les plus difficiles à conduire ; mais, à la condition d'être étroitement surveillés, ils donnent de bons résultats dans les travaux forestiers et se montrent particulièrement aptes à l'élevage.

Mais ces exceptions formulées, je dois revenir à la main-d'œuvre européenne qui forme, malheureusement pour la colonisation, la plus grande partie de l'effectif des transportés. Or, à l'heure actuelle, cette main-d'œuvre fond positivement au soleil, elle ne résiste pas aux travaux de brousse et de terrassement, et n'est susceptible de produire quelques bons résultats que dans les ateliers ou sur les chantiers n'exigeant ni grands efforts, ni séjour prolongé au dehors. Un triste exemple de ce que j'avance a été fourni en 1906-1907 par la construction de la route coloniale n° 1 de la Pointe-Macouria à Sinnamary, dont j'ai déjà parlé : une corvée de 650 transportés, en grande partie européens, fut affectée aux travaux, qui comprenaient des défrichements et des terrassements sur un sol

presque partout marécageux. En moins d'une année, la mortalité des condamnés européens atteignit 27,9 % de l'effectif, et leur morbidité non suivie de décès (hospitalisations et évacuations), s'éleva à 27,8 %. Plus de la moitié avaient ainsi disparu ; aussi fallut-il se résoudre en 1907 à ne plus employer aux travaux que des transportés malgaches et arabes, mais en réduisant, faute de disponibilités suffisantes, la corvée à 360 hommes. Rappelant ces faits dans son discours d'ouverture du Conseil général de la Guyane en 1908, M. le Gouverneur Rodier disait : « Mais, ce qui restera, c'est le souvenir de nombreuses existences humaines inutilement sacrifiées. Comme une voie antique, cette route est bordée de tombeaux. »

En résumé, la main-d'œuvre pénale, en raison de la forte proportion d'Européens, est fort médiocre ; et cependant, d'assez nombreux exemples donnés par des assignés, prouvent que ces mêmes Européens peuvent fournir, même en forêt, un rendement appréciable et résister longtemps, grâce à un régime alimentaire approprié, à la fatigue qui résulte du travail. Je crois donc fermement que la main-d'œuvre européenne peut et doit être améliorée.

L'emploi de la main-d'œuvre des transportés est maintenant réglementé par le décret du 13 décembre 1894, depuis modifié sur plusieurs points par les décrets des 30 août 1898, 29 mars 1901 et 29 mars 1903. Les diverses utilisations autorisées sont résumées, — à l'exception de l'assignation individuelle, — dans l'article 1^{er} du décret du 13 décembre 1894, ainsi libellé : « Les condamnés aux travaux forcés qui ne sont pas employés dans les ateliers ou

« sur les chantiers du service pénitentiaire sont affectés à
« des travaux de colonisation ou à des travaux d'utilité
« publique, pour le compte de l'État.

« Ils peuvent être mis, pour les mêmes travaux, à la dis-
« position des colonies ou des municipalités.

« Ils peuvent également être employés à des travaux de
« colonisation et d'utilité publique exécutés à l'entreprise,
« dans les conditions de l'article 10, ou à des travaux
« exécutés pour le compte des particuliers dans les condi-
« tions de l'article 29 du présent décret (1). »

Je vais successivement examiner ce que donnent en réalité à la Guyane, ces différents modes d'emploi ; ainsi que l'assignation individuelle, spécialement prévue par l'article 3 du décret du 13 décembre 1894.

ARTICLE 2

Travaux exécutés par l'Administration pénitentiaire Cultures

Dans les ateliers ou sur les chantiers pénitentiaires, les transportés sont astreints en principe à huit heures de travail quotidien, qui s'accomplissent de 6 à 10 heures le matin de 4 à 5 heures de l'après-midi. Les travaux imposés aux condamnés ne sont pas toujours des plus pénibles, et,

(1) Contrairement à ce que pourrait faire croire la fin de cet article, il n'est pas question ici de l'assignation individuelle, spécialement prévue par l'article 3 du décret du 13 décembre 1894. L'article 29 du même décret n'est en effet relatif qu'aux travaux exécutés en cession par l'Administration pénitentiaire pour le compte des particuliers.

ainsi que je l'ai déjà exposé, ils s'ingénient à les rendre moins fatigants et à en accomplir le moins possible. Cependant, certains surveillants ne tolèrent pas la mollesse chez les transportés, et il existe des travaux fort durs, comme ceux de scierie ou d'abatage des arbres, parfois exécutés à la tâche, ce qui ne permet pas la paresse. Il est aussi certains camps, surtout au Maroni, où les pluies sont très abondantes et font du travail en plein air une pénible corvée.

De quel effectif dispose normalement l'Administration pénitentiaire pour les travaux qu'elle exécute elle-même ? J'ai dit dans la première partie que le total des transportés en cours de peine s'élevait au 31 décembre 1940 à 4.454 individus. Comment se décomposait alors ce chiffre ?

La main-d'œuvre de 455 transportés était employée par des services publics ou des municipalités ; 83 se trouvaient à la disposition de particuliers pour des travaux ou services d'utilité publique ; 299 étaient en assignation ; et 93 avaient obtenu des concessions ; soit un ensemble de 930 condamnés, dont ne disposait plus l'Administration pénitentiaire, qui conservait par suite 3.524 transportés. De ce dernier chiffre, il fallait encore déduire 395 condamnés en traitement dans les hôpitaux ou infirmeries ; 195 malades, convalescents ou impotents ; et 190 individus frappés de punitions empêchant le travail ; soit un total de 780 indisponibles pour le travail. L'Administration pénitentiaire disposait donc en définitive d'une main-d'œuvre effective de 2.744 *transportés*.

Ce chiffre représente à peu de chose près une moyenne permanente, et on peut admettre d'une façon générale

qu'à la Guyane, l'Administration pénitentiaire peut affecter aux travaux qu'elle exécute elle-même les trois cinquièmes au moins de l'effectif total de la transportation. Elle a donc entre les mains un instrument de travail très important, dont la qualité, ainsi que je l'ai dit déjà, est malheureusement bien loin de valoir la quantité!

Il peut paraître intéressant de rechercher maintenant de quelle façon sont employés ces nombreux travailleurs? Ce n'est pas là une besogne facile, car les situations fournies par le service pénitentiaire sont parfois fort confuses et chaque pénitencier use d'un système de présentation différent. Quoi qu'il en soit, mes recherches m'ont conduit aux résultats suivants, qui doivent serrer d'assez près la réalité :

Sur les 2.744 transportés dont disposait l'Administration pénitentiaire, 248 étaient frappés de punitions n'empêchant pas le travail, mais ne permettant pas le travail au dehors ; 124, en raison de leur âge ou de leur état de santé, étaient affectés à des travaux légers de vannerie, sparterie, chapperie ou autres ; 104 remplissaient les fonctions de contremaîtres ou porte-clefs ; et enfin 512 occupaient des emplois divers au service intérieur des pénitenciers et camps, aux services administratifs et au service de santé. Ce sont là les bons emplois tant recherchés dont j'ai eu l'occasion de parler en traitant de l'inégalité dans l'exécution de la peine ; il est permis de trouver leur nombre excessif!

Quoi qu'il en soit, ces nouvelles déductions faites ; il ne restait plus que 1.756 *transportés* à affecter aux travaux

normaux de colonisation, de construction et d'entretien. Ils étaient répartis de la façon suivante :

Canotiers, batelage, chalandage	95
Entretien et exploitation de la ligne télégraphique	129
Chemin de fer du Maroni : exploitation et traction	27
Carrières et briqueteries	76
Ouvriers et manœuvres employés aux travaux .	521
Corvées diverses : entretien des routes, etc. .	282
Cultures	210
Exploitation forestière	235
Élevage	106
Travaux d'assainissement.	75
Soit au total.	1.756

Ces chiffres démontrent mieux qu'un long exposé, comment la main-d'œuvre pénale se trouve « émietlée » et combien il en est peu consacré dans la pratique aux travaux de colonisation réellement productifs. Quand on constate ainsi l'utilisation peu judicieuse de cette main-d'œuvre, déjà si médiocre en elle-même; et si l'on ajoute que l'Administration pénitentiaire ne s'efforce pas d'accroître le nombre trop faible d'ouvriers de profession, ni de préparer les transportés aux travaux de culture, on ne peut plus se montrer surpris des faibles résultats obtenus, et que j'ai précédemment relevés dans leur ensemble.

« L'erreur fondamentale de l'Administration pénitentiaire à la Guyane, — a dit fort justement M. Gi-

« rault (1) —, a été à l'origine de multiplier les établis-
« ments et de les abandonner presque aussitôt en présence
« d'une mortalité excessive pour chercher un endroit
« moins malsain. Or, cette mortalité, suite inévitable des
« premiers défrichements, ne se serait point maintenue si
« on avait persévéré dans l'entreprise une fois commencée ;
« le meilleur moyen de faire périr les condamnés était
« précisément de multiplier ces premiers essais. L'Admi-
« nistration pénitentiaire a dépensé des millions à créer
« un peu partout des installations qui sont devenues inu-
« tiles par la suite. »

En second lieu, l'Administration pénitentiaire n'aurait pas dû persister dans ses expériences de cultures riches, malgré les résultats les plus décourageants partout obtenus et dont voici quelques exemples :

1° Au Nouveau-Chantier (annexe de Saint-Laurent du Maroni) il existait en 1908, 7.125 caféiers, la récolte pour la même année fut de 98 kilos de café, valant 29 fr. 40 ;

2° A Pariacabo (annexe de Kourou) en 1910, après 23 ans d'exploitation, 5.000 cacaoyers et 51.000 caféiers ont occupé 5 surveillants et 70 transportés pour donner 1.500 francs de produits à l'État. Il y eut même à une époque jusqu'à 200 condamnés affectés à cette exploitation, ce qui ne la fit pas produire davantage ;

3° A la Montagne d'Argent (annexe de Cayenne maintenant supprimée), 50 transportés étaient chargés de plantations, comprenant 50.000 caféiers et dont la création

(1) A. Girault. *Législation coloniale*, 1907, t. II, p. 642.

remontait à 1890 ; la récolte fut en 1908 de 1.404 kilos de café, valant 561 fr. 60 ;

4° J'emprunterai en dernier lieu un exemple à la relégation, pour prouver que les cacaoyers ne réussissent pas mieux à la Guyane que les caféiers : à la Forestière (annexe de Saint-Jean du Maroni), il y avait en 1908, 118 relégués, constitués en section mobile et principalement chargés d'une vaste plantation de cacaoyers s'étendant sur 1.800 mètres de longueur en bordure du fleuve Maroni, avec 250 mètres en moyenne de profondeur, et contenant environ 10.000 pieds, qui, d'après leur âge, devaient être alors en plein rapport. La récolte pour 1908 a été de 180 kilos de graines, soit à 1 franc le kilo, valeur marchande moyenne, un produit global de 180 francs. En 1910, la valeur de la récolte de cacao de la Forestière, encore plus faible, n'a atteint que 72 fr. 40 ; et pendant cette même année, l'État a eu à supporter pour les relégués de cette annexe 4.970 francs de salaires et 6.454 francs de ration forte.

Je sais que ces résultats absolument dérisoires seraient quelque peu supérieurs, si une bonne partie des produits n'était dérobée par les condamnés, pour être consommée ou vendue. Mais la cause première de ces insuccès répétés réside surtout, — contrairement à ce que l'on croit généralement, — dans le peu de fertilité de la terre guyanaise : la couche d'humus, presque partout peu profonde, ne permet pas les cultures riches ; et les beaux arbres des forêts ne peuvent se développer qu'à la condition d'étendre très loin leurs racines en surface. Et ce fait est d'ailleurs bien connu de l'Administration pénitentiaire, car l'un de

ses hauts fonctionnaires l'a affirmé en ces termes : « Oui, « en dépit d'une croyance invétérée et de l'illusion que « donne la végétation luxuriante de la forêt, tout ce sol « est pauvre. » Cela n'a pas empêché, pendant un demi-siècle, les nombreuses expériences qui ont été autant d'insuccès.

On peut enfin reprocher à l'Administration pénitentiaire de s'être trop souvent efforcée de ne travailler que dans son propre intérêt, recherchant l'isolement, vivant repliée sur elle-même, sans se soucier de coopérer au développement économique de la colonie, d'en préparer l'avenir, d'en faciliter la mise en valeur par un concours largement accordé à tous les travaux d'intérêt général. La création de la ville de Saint-Laurent-du-Maroni, dont j'ai déjà parlé, et où elle entend garder la prééminence et mettre jalousement son domaine à l'abri des « empiètements des particuliers », fournit à ce sujet un exemple probant : depuis de longues années, une très importante partie de la main-d'œuvre pénale est employée à construire à Saint-Laurent des bâtiments confortables ; la valeur globale de ces immeubles, y compris le nouvel hôpital non encore achevé, atteint à l'heure actuelle 2.200.000 francs environ ; mais dans ce chiffre cependant élevé, le coût de la main-d'œuvre n'est pas compté, et les prix d'une partie des matériaux — bois, pierres, briques, sable, etc., — provenant des chantiers pénitentiaires, ont été arbitrairement fixés très au-dessous de la valeur réelle. Si la main-d'œuvre entrait en ligne de compte, et si les prix de tous les matériaux étaient exactement calculés ; il faudrait sans aucun doute plus que doubler le chiffre pré-

cité. C'est dire ce que l'Administration pénitentiaire a consacré d'efforts à cette ville.

A côté de ces critiques, il y a lieu de mettre en lumière certains résultats heureux obtenus à la Guyane par la main-d'œuvre pénale. J'en ai déjà signalé plusieurs au commencement de cette seconde partie, il me reste à en citer trois, obtenus par l'Administration pénitentiaire elle-même dans son domaine du Maroni. Ce sont les seuls de cette nature qui me soient connus, et encore n'ai-je pu trouver le troisième qu'à la Relégation. Mais je les relève d'autant plus volontiers qu'ils démontrent la possibilité de faire œuvre utile à la Guyane :

1° Au Nouveau-Camp (annexe de Saint-Laurent du Maroni), créé principalement en vue de l'exploitation forestière, il a été fait une tentative agricole très intéressante : grâce à l'énergie, à l'intelligence et à la méthode du surveillant-chef commandant l'annexe, cet établissement a produit en 1908 : 23.439 kilos de manioc ; 15 401 d'ignames, 4.336 de bacoves ; 2.635 de patates ; et 2.023 de maïs ; plus 462 ananas et 4.654 œufs. Sur ces diverses denrées, il a été consommé sur place, au cours de la même année, pour la nourriture des transportés, 25.000 kilos de légumes frais, à raison de 500 grammes par ration ; en remplacement de 3.000 kilos de légumes secs : la santé des condamnés s'est bien trouvée de cette substitution, et l'État a réalisé à cette occasion un bénéfice de 2.100 francs environ.

En 1910, le même surveillant-chef a pris l'initiative de faire au Nouveau-Camp un essai qui a produit 19.000 kilos de cannes à sucre.

2° Au camp de Coswine (annexe de Saint-Laurent du Maroni) l'exploitation du balata, qui croît abondamment dans la région, a donné lieu en 1908, 1909 et 1910, à trois campagnes fructueuses. Pendant huit mois chaque année (mars à octobre) la récolte de latex a atteint :

9.141	litres	en	1908.
11.398	—	en	1909.
8.977	—	en	1910.

Deux litres de latex de balata donnent un kilogramme de gomme en moyenne ; et les cours locaux de la gomme ont varié de 7 fr. 16 à 7 fr. 21 le kilogramme. Les ventes par adjudication des deux dernières campagnes ont fait réaliser en 1910, au profit de l'État, une somme de 69.062 francs.

3° Au camp du Tigre (annexe de Saint-Jean du Maroni) occupé par 115 relégués travaillant à l'exploitation forestière ; un Commandant supérieur de la relégation a eu l'idée de couvrir les parties récemment déboisées de plantations de bananiers. Idée heureuse s'il en fût, car les plants s'accommodèrent fort bien de ce terrain et se montrèrent de bonne venue. Malgré les nombreux vols de fruits commis par les relégués, la production s'est élevée en chiffres ronds à 10.000 kilos de bananes en 1907 et à 11.000 kilos en 1908.

Ces trois exemples prouvent que les cultures de légumes du pays et de bananiers peuvent donner de bons résultats à la Guyane, même sur des sols récemment déboisés ; et que des exploitations de balata sagement conduites assurent

des profits appréciables. Je n'ai pas voulu démontrer autre chose.

Quoi qu'il en soit de ces quelques exemples favorables, il est permis de conclure que l'Administration pénitentiaire n'a obtenu à la Guyane que des résultats fort médiocres dans leur ensemble ; et qu'elle ne s'est pas suffisamment préoccupée de l'utilisation rationnelle et méthodique de la main-d'œuvre pénale, en vue de l'exécution graduelle d'un plan général de colonisation.

ARTICLE 3

Cessions de main-d'œuvre aux services publics aux municipalités, et aux particuliers

Ces différents modes d'emploi de la main-d'œuvre pénale font l'objet des chapitres II et IV du décret du 13 décembre 1894 ; et, quel que soit l'employeur, l'article 2 du même décret prescrit que les condamnés compris dans ces diverses cessions restent soumis au régime général de la transportation, notamment en ce qui concerne la nourriture, l'habillement et la discipline.

Le chapitre II prévoit que les transportés peuvent être affectés, — par arrêté du Ministre des Colonies, — aux travaux de colonisation ou d'utilité publique exécutés par les divers services de l'État, le service local ou les municipalités (art. 4) ; et fixe la redevance imposée aux services employeurs au maximum à 1 franc par condamné et par jour pour les services de l'État, à 1 fr. 50 pour les services locaux et les municipalités ; cette redevance est versée au

Trésor sous compte « Produit du travail des condamnés » (art. 6). Sur les chantiers éloignés des pénitenciers, les services employeurs doivent en outre rembourser au budget de l'Administration pénitentiaire le montant des frais de transport du personnel, des condamnés, des vivres et du matériel, du pénitencier au lieu d'exécution des travaux. Ils sont tenus également d'assurer le logement des surveillants militaires et des condamnés dans les conditions réglementaires (art. 6).

Pour les services d'État, l'obligation à la redevance est certes, de bonne règle budgétaire, mais en définitive, elle n'a pas une grande importance, car les recettes sont alors balancées par des dépenses correspondantes de main-d'œuvre imputées à divers chapitres du budget de l'État. En ce qui concerne le service local et les municipalités, il en va tout autrement ; car dans ce cas, les recettes du compte : « Produit du travail des condamnés », constituent une atténuation réelle des dépenses d'entretien des transports à la charge de l'État, qui se trouvent ainsi réduites d'autant. Quel est le montant de ces dépenses ? M. Émile Jamais, sous-secrétaire d'État des Colonies, dans sa lettre du 10 octobre 1892 (1) à la Commission permanente du régime pénitentiaire, les estime à 900 francs par transporté et par an. Ce chiffre se trouve, il est vrai, sensiblement réduit dans le rapport précédant le décret du 13 décembre 1894, où le prix d'entretien moyen d'un condamné n'est plus compté qu'à 2 fr. 15 par jour, soit 784 fr. 75 par an ; ce qui est plus conforme à la réalité.

(1) *Journal Officiel* de la République Française du 12 octobre 1892.

Mais, quel que soit le chiffre exact, il semble à première vue d'élémentaire équité que l'État s'efforce de récupérer sur le service local ou les municipalités, sinon la totalité, au moins la plus grande partie des dépenses d'entretien de la main-d'œuvre qu'il leur cède. Si au contraire, le tarif de cession est établi à un taux très inférieur au prix de l'entretien, si, surtout, ce taux est tellement réduit qu'il équivaut à une quasi-gratuité; cette manière de procéder se résout en une subvention déguisée, accordée par l'État à la Colonie ou aux municipalités sans aucun vote du Parlement, c'est-à-dire très irrégulièrement.

Ces arguments ont certainement une grande force, et le décret du 15 septembre 1891 en avait reconnu toute la valeur en prescrivant dans son article 5 que « la colonie ou la municipalité doit chaque mois, rembourser à l'État le « prix d'entretien des hommes mis à sa disposition. » Mais l'intransigeance des principes a dû fléchir devant les considérations suivantes : Il ne faut pas oublier tout d'abord, — d'après ce que j'ai précédemment exposé de sa médiocrité, — que la main-d'œuvre pénale a certainement une valeur moyenne inférieure à 2 fr. 15 par jour; il paraît donc assez injuste d'en imposer le remboursement à ce prix. En second lieu, — et c'est là le principal argument, — le service local et les municipalités ne manquent pas de protester contre un tarif élevé en exposant, avec assez de raison, qu'il faut donner aux habitants de la Colonie une compensation au voisinage désagréable du bagne, et qu'il est de toute équité que cette colonie retire quelques avantages d'une situation dont l'État l'a contrainte à subir les inconvénients.

En fait, le décret du 13 décembre 1894, qui fixe la redevance à 1 fr. 50 par transporté et par jour, n'est en somme qu'un compromis entre les intérêts opposés de l'État d'une part, et du service local et des municipalités d'autre part. Mais ce décret est surtout intéressant en ce qu'il réagit d'une façon très nette contre la gratuité, qui avait antérieurement donné lieu à tant d'abus, et qui était encore autorisée dans certains cas par l'article 5, *in fine*, du précédent décret du 15 septembre 1891.

Cependant, pour donner satisfaction aux protestations des colonies pénitenciaires, qui estiment toujours payer la main-d'œuvre pénale à un taux trop élevé, le tarif précité de 1 fr. 50 a été progressivement réduit : le décret du 13 décembre 1894 prévoyait déjà par son article 43, à titre de mesure transitoire, que le Ministre des Colonies pourrait réduire à 1 franc le taux de la journée de main-d'œuvre. Par décret du 30 août 1898, ce taux était ramené à 0 fr. 75 pour la Guyane et à 1 franc pour la Nouvelle-Calédonie, et pouvait être abaissé par le Ministre à 0 fr. 50 pour la Guyane et à 0 fr. 75 pour la Nouvelle-Calédonie, quand il s'agissait d'un travail d'utilité publique pour les colonies. Par un décret du 29 mars 1901, la Nouvelle-Calédonie obtint les tarifs de la Guyane, soit 0 fr. 75 ou 0 fr. 50 suivant les cas. Enfin à la suite de l'éruption de la Montagne Pelée à la Martinique, le décret du 29 mars 1903 a prévu que dans des circonstances exceptionnelles, et notamment en cas de calamités publiques, la main-d'œuvre pénale pourrait être mise gratuitement à la disposition des colonies pénitenciaires ; mais, afin d'éviter les abus, cette gratuité ne peut être accordée que par décret

rendu en Conseil d'État, sur la proposition du Ministre des Colonies et après avis conforme du Ministre des Finances.

Ces réductions successives sont très avantageuses pour les colonies et les municipalités ; mais elles se traduisent par un sensible accroissement de charges pour l'État, qui cède pour 0 fr. 75 ou 0 fr. 50, ou même gratuitement dans des cas exceptionnels, une main-d'œuvre dont l'entretien lui coûte 2 fr. 15 au moins. La différence est peut-être trop grande !

Quant à la redevance imposée aux services d'État, elle a suivi la même marche décroissante, et a été fixée en dernier lieu, à 0 fr. 50 par transporté et par jour, à la Nouvelle-Calédonie comme à la Guyane, par le décret du 29 mars 1901.

Quel usage font les services publics et les municipalités de la Guyane de cette main-d'œuvre pénale qui leur est ainsi cédée moyennant 0 fr. 75 ou 0 fr. 50 par condamné et par jour ?

En décomposant l'effectif de la transportation, j'ai eu l'occasion d'indiquer qu'au 31 décembre 1910, 455 condamnés seulement étaient employés dans ces conditions. Ce chiffre est parfois plus élevé, et il le fut notamment quand les travaux de construction de la route coloniale n° 1 étaient en pleine activité. Mais, en raison des ressources modestes du budget local et des budgets municipaux, il n'est que rarement entrepris de grands travaux à la Guyane ; et, en général, un contingent assez faible de transportés suffit aux besoins. Sur ces 455 condamnés, 42 étaient employés à l'hôpital de Cayenne et 56 par divers services locaux, principalement à Cayenne pour différentes

corvées ; 179 étaient affectés au service des travaux publics de la colonie ; et 178 étaient mis à la disposition des municipalités, surtout pour des travaux de voirie et d'assainissement.

Après avoir signalé en passant que plusieurs de ces affectations ne semblent pas avoir expressément trait à des travaux d'utilité publique et de colonisation, seuls prévus par l'article 4 du décret du 13 décembre 1894 ; j'ajouterai que le faible contingent des transportés employés par la colonie et les municipalités, démontre le peu d'importance des travaux exécutés à la Guyane.

Il me reste cependant à citer un exemple très intéressant, — et le seul que je connaisse à la Guyane —, de préparation à la colonisation libre par la main-d'œuvre pénale : à la suite de l'éruption de la Montagne Pelée, une importante corvée de transportés fut mise gratuitement à la disposition du service local en 1903, — dans les conditions du décret du 29 mars de la même année —, en vue de construire des habitations et de préparer des terrains pour y installer des sinistrés de la Martinique que la catastrophe venait de réduire à la misère. Ces travaux entrepris sur le domaine de Montjoly, dans l'île de Cayenne, furent conduits par le service local d'une façon déplorable ; et de graves irrégularités alors commises jetèrent tout d'abord le discrédit sur ce centre agricole, que les Martiniquais ne consentirent qu'avec répugnance à habiter. Mais les choses se sont arrangées peu à peu, et c'est grâce aux colons de Montjoly, — qui forment maintenant un village important —, que la ville de Cayenne se voit depuis quelques années pourvue de légumes frais, de fruits, de volailles et

d'œufs, ce qui a fait diminuer au chef-lieu le prix de la vie, devenue d'une cherté excessive à la suite de la découverte des mines d'or. Le résultat final est donc heureux, et mérite d'autant mieux d'être retenu que les Antillais s'habituent facilement au climat de la Guyane.

*
* *

L'emploi de la main-d'œuvre pénale par les particuliers est régi par le chapitre iv du décret du 13 décembre 1894, qui, — en réduisant très sensiblement la nomenclature des travaux pour lesquels l'article 9 du décret du 15 septembre 1891 autorisait encore les cessions de main-d'œuvre —, a voulu mettre fin aux graves abus auxquels avaient donné naissance les anciens contrats de main-d'œuvre. Je n'examinerai pas longuement ces abus, qui sortent un peu du cadre de cette étude, car, s'ils se sont développés d'une façon exagérée à la Nouvelle-Calédonie, à la Guyane par contre, on n'a pas eu pour ainsi dire, — faute d'aliment sans doute, — à les enregistrer. Je me contenterai donc de citer à ce sujet les lignes suivantes de M. Girault (1) : « Les
« contrats de main-d'œuvre passés avec des particuliers (à
« la Nouvelle-Calédonie) ont donné lieu à des abus
« encore plus répréhensibles. Le Gouvernement s'est fait
« marchand d'hommes. Par des contrats amiables qui n'ont
« même pas été publiés, il a engagé pour de longues
« années les contingents du bagne. La traite des forçats a
« été un moyen illégal de se procurer des ressources que
« l'on n'osait pas demander aux Chambres. Les condamnés

(1) A. Girault. *Législation coloniale*, 1907, t. II, p. 647.

« ont été traités comme une véritable marchandise circulant
« de main en main. »

Ces contrats de main-d'œuvre, — que M. Emile Jamais, dans sa lettre du 10 octobre 1892 déjà citée, prescrivit de ne pas renouveler —, étaient d'ailleurs en contradiction avec un principe essentiel du droit pénal qui veut que pour une même faute, la peine soit égale ; car suivant les employeurs, il se produisait de grandes inégalités de traitement : si l'employeur était bon, il accordait des faveurs qui venaient en partie annihiler la peine ; s'il était dur ou cruel, une rigueur excessive aggravait la situation des transportés. En résumé, on n'avait réussi qu'à énerver la peine des travaux forcés, en confiant ainsi à des particuliers le soin de la faire exécuter.

Le décret du 13 décembre 1894 ne permet plus ces abus : je crois tout d'abord devoir rappeler que les condamnés employés par les particuliers restent soumis, — comme ceux mis à la disposition des services publics ou municipalités —, au régime général de la transportation ; notamment en ce qui concerne la nourriture, l'habillement et la discipline (art. 2) ; en outre les transportés sont assujettis au même nombre d'heures de travail que sur les chantiers de travaux publics de l'État (art. 20), et ils demeurent soumis à tous les règlements en vigueur (art. 24). L'égalité dans l'exécution de la peine se trouve donc ainsi assurée dans la mesure du possible.

D'autre part, la main-d'œuvre pénale ne peut être mise à la disposition des particuliers pour tous les genres de travaux : alors que l'article 9 du décret du 15 septembre 1891 autorisait encore les cessions pour les travaux d'uti-

lité publique exécutés pour le compte de l'État, des colonies et des communes, les travaux de mines, les travaux de défrichement et de desséchement ; les travaux d'agriculture et industries diverses intéressant la colonisation ; ce qui était en somme très large ; l'article 10 du décret du 13 décembre 1894 les permet seulement pour les travaux d'utilité publique et de colonisation exécutés à *l'entreprise* pour le compte de l'État, des colonies ou des communes, ce qui interdit toute extension abusive. En outre, les contingents de condamnés mis à la disposition des particuliers sont fixés à deux cents hommes au plus (art. 13) ; et toute rétrocession de main-d'œuvre est absolument interdite sous peine d'annulation de l'arrêté de concession avec saisie du cautionnement (art. 12). Un particulier ne peut donc plus employer une véritable « armée » de transportés, ni les affecter à des travaux exécutés dans son seul intérêt ; il n'est plus possible surtout de se livrer à la traite des blancs en revendant les condamnés et en leur faisant jouer le rôle de monnaie fiduciaire.

L'employeur est en outre astreint à certaines charges ; sur les chantiers éloignés des pénitenciers, les condamnés et le personnel de surveillance sont logés dans un camp établi aux frais du concessionnaire (art. 17) ; dans ce camp sont édifiés une infirmerie (art. 18) et des locaux disciplinaires (art. 19), toujours aux frais de l'employeur, qui doit encore rembourser à l'Administration pénitentiaire le montant des frais de transport du personnel, des condamnés, des vivres et du matériel du pénitencier au lieu d'exécution des travaux (art. 6 et 11).

Enfin le décret du 13 décembre 1894 prescrit que le

concessionnaire verse à titre de garantie un cautionnement représentant 25 francs par homme, en ajoutant qu'une caution solvable peut être admise (art. 25), et il fixe le taux de la redevance imposée à l'employeur à 1 fr. 50 par condamné et par jour (art. 11) tout en admettant que, par mesure transitoire et pendant cinq ans, ce taux pourra être réduit à 1 franc par le Ministre des Colonies (art. 43). Depuis, le tarif a encore été abaissé, pour des motifs analogues à ceux invoqués en faveur des services locaux et des municipalités, et qui ont été déjà exposés ; il est maintenant fixé à 0 fr. 75 par condamné et par jour, pour la Nouvelle-Calédonie comme pour la Guyane, par le décret du 29 mars 1901.

De ce qui précède il est permis de conclure que les graves abus engendrés par les anciens contrats de main-d'œuvre à la Nouvelle-Calédonie, ne peuvent plus se produire si l'on observe strictement les prescriptions du décret du 13 décembre 1895. Cependant, cet acte prête encore à plusieurs critiques, — qui s'appliquaient dans une bien plus large mesure, à vrai dire, au régime antérieur —, mais qu'il n'a pas fait complètement tomber. On peut en effet reprocher au chapitre VI du décret du 13 décembre 1894, d'être d'une légalité contestable, de faire naître une cause d'inégalité dans l'exécution de la peine, et enfin d'être contraire à l'amendement des condamnés.

Il est permis de soutenir tout d'abord que les cessions de main-d'œuvre aux particuliers sont contraires à l'esprit comme à la lettre de l'article 11 de la loi de 1854 (1), qui a

(1) V. *infra*, Annexes, p. xxxvii et xxxviii.

seulement prévu que les condamnés qui se sont rendus dignes d'indulgence par leur bonne conduite, leur travail et leur repentir, pourront obtenir l'autorisation de travailler pour les habitants de la colonie. Cette formule permet certainement l'assignation individuelle, — à laquelle le décret du 13 décembre 1894 a d'ailleurs consacré un chapitre spécial —, parce que seuls les condamnés de première classe peuvent être placés dans cette situation, ce qui implique une sélection ; mais elle ne semble pas autoriser les cessions de main-d'œuvre, en vertu desquelles des transportés quelconques peuvent être loués en masse à un entrepreneur, sans distinction de classe. Or il est difficile d'admettre que des condamnés de troisième classe pris au hasard puissent présenter les conditions de bonne conduite, de travail et de repentir exigées par la loi de 1854.

En second lieu on peut affirmer que, — malgré les sages précautions prises à ce sujet par le décret —, la situation faite aux condamnés peut sensiblement varier suivant les employeurs : certains concessionnaires se montrent en effet très exigeants sur le travail à fournir, d'autres, plus compatissants, ferment au besoin les yeux sur des défaillances ; d'autres enfin, soucieux de leur intérêt bien entendu, savent reconnaître les efforts par des faveurs ou des gratifications ignorées de l'Administration. Et l'égalité dans l'exécution de la peine se trouve ainsi rompue.

Enfin, les chances d'amendement se trouvent encore amoindries par les cessions de main-d'œuvre : si l'Administration pénitentiaire, en effet, s'est trop peu intéressée à la régénération des condamnés, il faut bien admettre

que l'employeur s'en préoccupe moins encore, car tout disparaît pour lui devant son intérêt pécuniaire. En outre, dans les camps établis par les particuliers, la promiscuité qui s'établit forcément entre les transportés pris au hasard dans les trois classes, devient encore plus dangereuse que celle des pénitenciers. L'amendement des moins mauvais parmi les condamnés cédés, se trouve donc ainsi compromis.

Je m'empresse d'ailleurs d'ajouter que ces critiques n'ont guère qu'une valeur théorique en ce qui concerne la Guyane, où les cessions de main-d'œuvre de cette nature sont très peu importantes. Au 31 décembre 1910, 83 transportés seulement se trouvaient mis à la disposition des particuliers; et encore ce faible nombre n'aurait-il pas été atteint si les prescriptions du décret du 13 décembre 1894 avaient été rigoureusement observées. En effet, l'article 10 prévoit seulement, je le rappelle, les travaux d'utilité publique et de colonisation exécutés à l'entreprise; or, sur les 83 transportés cédés, 45 étaient mis à la disposition du fournisseur de viande et de l'entrepreneur de vidanges de Cayenne. Ces cessionnaires ont bien, il est vrai, passé des marchés avec la colonie; mais si l'on peut admettre, à la rigueur, qu'ils exécutent ainsi des « services » d'utilité publique; il est bien difficile de les considérer comme des entrepreneurs de « travaux » d'utilité publique ou de colonisation! Ils ne devraient donc pouvoir employer que des condamnés de première classe placés en assignation.

ARTICLE 3 bis**Emploi de la main-d'œuvre dans les colonies
non pénitentiaires. — Sections mobiles**

Le chapitre III du décret du 13 décembre 1894, — qui reproduit d'ailleurs en grande partie le chapitre III du décret du 15 septembre 1891 —, prévoit que les condamnés aux travaux forcés, constitués en sections mobiles, peuvent être envoyés dans les colonies non pénitentiaires pour l'exécution de travaux de colonisation ou d'utilité publique, soit au compte de l'État, soit au compte des budgets locaux. L'envoi des condamnés affectés à des travaux exécutés pour le compte des services locaux a lieu sur la demande des administrations locales. Leur garde est assurée par des surveillants militaires placés sous le commandement d'un surveillant principal ou d'un surveillant-chef, chef de camp. Des décrets rendus sur le rapport du Ministre des Colonies déterminent les colonies où sont envoyées les sections mobiles, ainsi que les travaux à leur confier (art. 7). Après l'achèvement des travaux à l'exécution desquels elles auront été affectées, les sections de transportés seront dirigées sur une colonie pénitentiaire ou sur une autre colonie où il y aurait des travaux à entreprendre (art. 9).

Cette question des sections mobiles ou équipes volantes a eu le don d'intéresser nombre de bons auteurs, d'hommes politiques et de coloniaux, qui estiment que la transportation ne saurait avoir d'utilisation plus rationnelle. Après

MM. Leveillé et Joseph Chailley, qui voient dans les transportés « l'armée pénale des travaux publics » (1); M. Girault s'en est fait l'éloquent défenseur et en a résumé les avantages dans les lignes suivantes (2) : « Pourquoi, « en effet, concentrer sur un même point tous les éléments « mauvais venus de la métropole? N'est-il pas préférable « de les disséminer de façon que partout ils se trouvent « noyés au milieu de la population libre? Nulle part « l'Administration pénitentiaire n'aurait de ces installa- « tions coûteuses et définitives, à la construction puis à « l'entretien desquelles un nombre élevé de journées est « toujours consacré, constructions sans intérêt au point « de vue de la colonisation. Aucune colonie ne serait « souillée, déshonorée. Mais lorsque, sur un point quel- « conque, on aurait besoin de main-d'œuvre pour cons- « truire une route ou un chemin de fer, creuser un port « ou édifier des travaux de défense, on enverrait une « équipe de 100, 200 ou 500 forçats, par exemple, qui « serait ensuite dirigée ailleurs une fois le travail terminé. « Les condamnés ne feraient que passer sans laisser « d'autres traces que celles de leur travail. »

M. Maurice Pain fait de l'institution des « brigades volantes » l'idée maîtresse de son livre *Colonisation pénale* (3), où il expose comment il en comprend l'organisation et le fonctionnement : tout d'abord les condamnés seraient envoyés au pénitencier-dépôt de Cayenne ; ils ne

(1) Francis Brouilhet. *De la Transportation*. Citation, p. 173.

(2) A. Girault. *Législation coloniale*, 1907, t. II, p. 653.

(3) Maurice Pain. *Colonisation pénale*, p. 204 à 210.

feraient qu'un court séjour de trois ou quatre mois à la Guyane, pour la préparation et l'acclimation, puis, dès que la nécessité de grands travaux publics se ferait sentir dans une colonie, on y dirigerait une colonne mobile. Après le temps d'expiation sur les chantiers de travaux publics, on accorderait aux condamnés une demi-liberté qui leur permettrait de se procurer du travail sur place comme ouvriers ou colons. Enfin, après cette période de demi-liberté viendrait l'heure de la libération, qui donnerait une liberté à peu près complète, car le libéré pourrait quitter la colonie et aller partout, excepté dans la métropole. M. Paul Mimande (1) dans sa préface du même ouvrage se déclare partisan de ce système et souhaite ardemment qu'on en fasse l'application.

M. Henri Russier (2), adversaire de la transportation telle qu'elle est actuellement appliquée, préconise également les colonnes mobiles ; mais estime que la préparation à la vie coloniale devrait s'effectuer dans des dépôts métropolitains où serait subie la première partie de la peine, pendant laquelle les condamnés se verraient soumis à un régime très dur, qui en ferait une période d'expiation. Ensuite, ceux seulement des condamnés qui auraient donné des preuves de leur repentir et de leur valeur professionnelle, seraient formés en colonnes mobiles et envoyés dans les colonies ayant à faire exécuter des travaux d'utilité publique. A l'expiration de leur peine, ils seraient complètement libérés, et on leur permettrait d'aller chercher

(1) Paul Mimande. Préface de *Colonisation pénale* de Maurice Pain, p. 8 et 9.

(2) Henri Russier. *Transportation et Colonisation pénale*, p. 98 à 101.

du travail là où il y en a, même en dehors de la colonie où ils se trouveraient.

Ce dernier système n'équivaut à rien moins qu'à l'abrogation de la loi de 1854, car, ceux des condamnés qui ne donneraient pas de preuves de leur repentir et de leur valeur professionnelle ne seraient jamais transportés, et accompliraient par suite la totalité de leur peine en France. Le rétablissement des anciens bagnes métropolitains s'imposerait ainsi sous une forme quelconque. En second lieu, ce système créerait une inégalité flagrante dans l'exécution de la peine : pendant que les meilleurs des condamnés seraient en effet astreints à des travaux pénibles dans des contrées malsaines où beaucoup trouveraient la mort, les plus mauvais demeurerait en France, où, même soumis à un régime très dur, ils ne risqueraient au moins pas leur vie. Enfin, ces derniers, justement les plus redoutables, jouiraient de leur liberté sur le sol de France, aussitôt leur peine terminée, et il est facile de concevoir quel usage ils en feraient ! La préservation de la société métropolitaine ne serait donc plus assurée.

Le projet de M. Maurice Pain, qui respecte, au moins partiellement, les cadres de la loi de 1854, est au contraire d'apparence fort séduisante ; mais je crains que son application ne se heurte à des difficultés bien grandes, peut-être même insurmontables : en effet, d'après l'article 7 du décret du 13 décembre 1894, — qui reproduit une disposition déjà prévue par l'article 6 du décret du 15 septembre 1891 —, l'envoi des condamnés affectés à des travaux exécutés pour le compte des services locaux, n'a lieu que sur la demande des administrations locales. Or,

depuis plus de vingt ans qu'elles en ont la latitude, non seulement les colonies n'ont adressé aucune demande de ce genre ; mais elles ont refusé avec énergie la main-d'œuvre pénale qui leur était offerte : soit qu'elles considèrent que cette main-d'œuvre n'est pas susceptible de leur rendre de services appréciables et qu'elles lui préfèrent celle des indigènes, soit plutôt qu'elles redoutent les ennuis et les difficultés que pourrait faire naître la présence des condamnés. M. Maurice Pain (1) propose il est vrai de n'envoyer de colonnes mobiles que dans les colonies ne possédant pas d'assemblées électives, auxquelles on imposerait la main-d'œuvre pénale sans les consulter. J'avoue que cette façon de forcer la main aux colonies ne me dit rien qui vaille : elle ne manquerait pas tout d'abord, de susciter de la part des colons, des chambres de commerce et d'agriculture, des délégués au Conseil supérieur des colonies, de vives protestations, devant lesquelles il faudrait peut-être s'incliner. En admettant même que l'on passe outre à ces doléances, l'hostilité certaine qui accueillerait dans les colonies cette main-d'œuvre ainsi imposée, l'empêcherait très vraisemblablement d'y faire œuvre utile.

Si cette hostilité venait à disparaître, on peut encore se demander quelles sont les colonies où la main-d'œuvre pénale serait réellement utile ? Seules, nos grandes possessions me semblent susceptibles d'en tirer parti, et parmi elles j'écarte aussitôt l'Indo-Chine, qui possède d'ailleurs une main-d'œuvre indigène largement suffisante,

(1) Maurice Pain. *Colonisation pénale*, p. 206.

et dont l'éloignement de la Guyane entraînerait à des frais de transport considérables. Restent donc nos grandes colonies d'Afrique : l'Afrique occidentale française (A. O. F.) ; l'Afrique équatoriale française, (A. E. F.) et Madagascar. J'ai pu me rendre compte tout récemment sur place que l'A. O. F. mène facilement à bien ses grands travaux avec les seules ressources de sa main-d'œuvre indigène, qui n'a pas manqué pour la construction des chemins de fer de la Guinée, de la Côte d'Ivoire et du Dahomey, pour la transformation du port de Dakar et l'assainissement de la même ville ; et qui permet à l'heure actuelle de poursuivre dans de bonnes conditions les travaux du chemin de fer de Thiés à Kayes. Madagascar a pu construire de la même façon son chemin de fer de Brickaville à Tananarive et de nombreuses routes. Ces faits ne prouvent pas que la main-d'œuvre pénale ne peut être d'aucune utilité dans ces deux colonies ; j'en déduis seulement qu'elle ne s'y révèle pas indispensable.

La situation de l'A. E. F. est à vrai dire bien différente, car là, tout est à créer, et la main-d'œuvre indigène fait défaut. Mais ce qui manque encore davantage, ce sont les ressources nécessaires à l'exécution de grands travaux, car la situation financière de cette colonie est fort précaire. En outre, le climat du Congo et du Gabon est plus redoutable encore que celui de la Guyane ; les sections mobiles envoyées dans ces possessions ne manqueraient donc pas d'être rapidement décimées par une mortalité très élevée, qui frapperait non seulement les Européens, mais encore les transportés indigènes n'appartenant pas à une race africaine. Sur ce point, l'exemple des condamnés annamites

dirigés sur le Gabon en 1888 est en effet probant ; car ces indigènes, employés aux travaux d'assèchement du marais de Pyrrha, périrent dans la proportion de 50 % ; et en présence d'un aussi triste résultat, l'expérience ne fut pas prolongée.

En résumé, je ne vois guère, parmi nos colonies, quelle destination pourrait être donnée aux équipes volantes. Cependant, — si l'on se base sur les résultats obtenus en Algérie à l'aide des disciplinaires militaires —, il est peut-être un pays où des sections mobiles de transportés seraient de quelque utilité : je veux parler du Maroc, où il va être nécessaire de construire des chemins de fer, des routes, des ports, et dont le climat, plus clément, permettrait aux Européens d'exécuter en plein air un travail normal. Mais il serait à craindre de voir augmenter la fréquence des évasions, en raison de la proximité de la France.

Après avoir signalé en passant que l'institution des sections mobiles ne semble pas propice à l'amendement des condamnés, car la promiscuité serait encore plus grande dans les camps de fortune qu'à la Guyane ; j'arrive à une objection sérieuse, relative à la situation des libérés. Que deviendraient en effet ceux des transportés qui arriveraient à l'expiration de leur peine alors qu'ils feraient partie d'une section mobile ? Le décret du 13 décembre 1894 n'a rien prévu à ce sujet. Seraient-ils astreints à résidence sur le territoire de la colonie où se trouverait la section mobile ? Cette solution pratique ne semble pas interdite par l'article 6 de la loi de 1854. Seraient-ils au contraire renvoyés à la Guyane pour la période de résidence obliga-

toire? Cette façon de procéder aurait le double inconvénient d'occasionner des dépenses de transport assez élevées et d'accroître le nombre des libérés présents à la Guyane. Une solution beaucoup plus radicale est préconisée par M. Maurice Pain (1), qui, — estimant que l'article 6 de la loi de 1854 constitue un « obstacle juridique » contre lequel vient se heurter l'institution des colonnes mobiles —, demande l'abrogation pure et simple de cet article, et fait de cette abrogation la base même de son système. J'avoue tout d'abord ne pas apercevoir clairement cet obstacle juridique dont parle M. Maurice Pain! Que dit en effet l'article 6 de la loi de 1854? « Tout individu « condamné à moins de huit années de travaux forcés « sera tenu, à l'expiration de sa peine, de résider *dans la* « *colonie* pendant un temps égal à la durée de sa condamnation. Si sa peine est de huit années, il sera tenu d'y « résider pendant toute sa vie. » Et d'autre part l'article 1^{er} de la même loi prescrit que : « La peine des travaux forcés « sera subie à l'avenir dans des établissements créés par « *décret* de l'Empereur, sur le territoire *d'une ou plusieurs* « possessions françaises autres que l'Algérie. »

De ces deux articles il semble donc ressortir que, si une colonie est désignée par un décret comme lieu d'exécution de la peine des travaux forcés, cette même colonie peut également servir de lieu de résidence obligatoire, lors de l'expiration de la peine. Or, l'article 7 du décret du 13 décembre 1894 a prévu que « des décrets rendus sur « le rapport du Ministre des Colonies déterminent les colo-

(1) Maurice Pain. *Colonisation pénale*, p. 204 et 205.

« nies où sont envoyées les sections mobiles. » Ces colonies deviennent donc bien ainsi des lieux d'exécution régulière de la peine des travaux forcés, dans les conditions de l'article 1^{er} de la loi de 1854 ; et rien ne s'oppose, par suite, à ce que ces mêmes colonies servent de lieux de résidence obligatoire. J'ajouterai même que ce système, que je trouve pratique, me semble mieux respecter la lettre de l'article 6 de la loi de 1854 que celui qui consisterait à renvoyer les libérés à la Guyane, et il est en outre moins onéreux.

Dans l'abrogation de l'article 6 de la loi de 1854, M. Maurice Pain ne voit pas seulement, il est vrai, la disparition d'un obstacle juridique aux colonnes mobiles, mais encore et surtout, la liberté complète accordée au transporté lors de sa libération, avec le droit de se rendre partout où son désir le pousse, excepté dans la métropole (1). Je me demande tout d'abord comment il serait possible de faire respecter cette exception, si elle était édictée. Sans doute faudrait-il remplacer la résidence obligatoire de l'article 6 par une peine complémentaire d'exil, temporaire ou perpétuelle, suivant les cas, et s'appliquant à compter du jour de la libération. Mais quel que soit le mode d'interdiction à adopter, j'avoue ne pas croire à son efficacité ; car le plus vif désir d'une grande partie des transportés est de revoir la France. Or, s'ils avaient la latitude de se rendre dans les pays voisins de la mère-patrie, les libérés auraient tôt fait d'en franchir les frontières, — même s'ils savaient s'exposer à des sanctions rigoureuses en agissant

(1) Maurice Pain. *Colonisation pénale*, p. 209 et 210.

ainsi, — et en définitive la métropole ne serait plus protégée contre leurs méfaits.

D'ailleurs, M. Henri Russier (1), après avoir exposé que l'abrogation de l'article 6 de la loi de 1854 est le corollaire indispensable du principe des sections mobiles, et tout en indiquant que les libérés seraient principalement encouragés à se rendre dans des pays étrangers ou dans d'autres colonies françaises, ajoute qu'« il convient de leur permettre d'aller chercher du travail là où il y en a », sans faire aucune restriction, ce qui implique donc la faculté pour eux de rentrer en France. Or cette abrogation complète de l'article 6, outre qu'elle modifierait complètement le caractère de la transportation, me paraît bien dangereuse pour la Métropole, dont la sécurité est due pour la plus grande partie à la résidence obligatoire des libérés dans la colonie où ils ont subi leur peine des travaux forcés. Et c'est d'ailleurs bien là ce que pensait le législateur de 1854. Qu'en disait en effet M. du Miral dans son rapport (2) ? « La peine actuelle, de l'aveu de tous, est devenue inefficace; elle a perdu son caractère d'intimidation en conservant un caractère de flétrissure. Il est donc urgent de la remplacer, il l'est plus encore, peut-être, de préserver la société contre le contact des libérés. Ce contact impur, contagieux, est gros de périls; la proportion des crimes commis par les récidivistes le prouve jusqu'à l'évidence. La loi nouvelle remédie à ce dernier danger, en ce qui

(1) Henri Russier. *Transportation et Colonisation pénale*, p. 101 et 102.

(2) V. *infra*, Annexes, p. XIII et XIV.

« concerne les forçats libérés, par un moyen radical que
« rien ne peut suppléer, ni égaler. La perpétuité de l'expa-
« triation qu'elle prononce n'est pas seulement pour la
« société une préservation sans égale, mais elle est aussi
« un puissant moyen d'intimidation. »

Ces lignes sont toujours d'actualité, et maintenant comme en 1854, le contact impur, contagieux des libérés serait aussi gros de périls pour la société. Et c'est parce que la préservation de la Métropole me paraît avant tout devoir être assurée, que je ne suis pas partisan de l'abrogation de l'article 6, laquelle, je crois devoir le redire, ne me semble d'ailleurs pas indispensable à l'institution des sections mobiles.

Il me reste enfin à envisager le système au point de vue financier. Le fonctionnement des sections mobiles nécessiterait certainement de très lourdes dépenses; dont la moindre ne serait pas celle du transport de la Guyane au lieu d'exécution des travaux. Et il en est beaucoup d'autres : le décret du 13 décembre 1894 prévoit seulement que la garde des transportés serait assurée par des surveillants militaires; mais les sections mobiles ne devraient pas uniquement être gardées, il faudrait encore les nourrir et les administrer, d'où la nécessité de les faire suivre par des commis, des magasiniers et du matériel. Dans les camps, il faudrait non seulement construire des locaux pour les transportés, mais aussi des logements pour le personnel d'administration et de surveillance et des magasins de vivres, de matériel et d'outillage; même en n'édifiant que des constructions provisoires, la dépense serait assez élevée. L'outillage devrait être important pour satisfaire

aux besoins des travaux. Parmi ces transportés, astreints à des travaux pénibles sous des climats malsains, beaucoup seraient malades; il faudrait donc des médecins, des infirmiers, des médicaments et des hôpitaux ou ambulances. Enfin les colonies qui recevraient ainsi des transportés seraient mises dans l'obligation d'accroître leurs forces de police et de gendarmerie, pour parer à tout aléa. Le système serait donc en définitive d'une cherté excessive, et c'est là sans doute, le principal grief qui puisse être formulé contre les sections mobiles.

Ces lourdes dépenses, par qui seraient-elles supportées? M. Maurice Pain (1) s'est préoccupé de cette question, et estime même qu'il résulterait des colonnes mobiles un dégrèvement des charges budgétaires de la métropole. D'après cet auteur, en effet, « si l'État payait le transport « des condamnés d'une colonie à une autre, la colonie « jouant le rôle d'employeur devrait entretenir ses travailleurs forcés, pendant leur séjour. » Cette répartition des charges était d'ailleurs conforme aux prescriptions de l'article 7 du décret du 13 septembre 1891, ainsi libellé : « Si ces travaux sont exécutés aux frais du budget local, « toutes les dépenses sont supportées par ce budget ; toutefois, l'État peut prendre à sa charge tout ou partie des « dépenses résultant des transports des condamnés à l'aller « et au retour. »

Sous le régime du décret de 1891, les dépenses devaient donc incomber aux colonies, qui ne les auraient d'ailleurs pas subies, je crois pouvoir l'affirmer, sans formuler de

(1) Maurice Pain. *Colonisation pénale*, p. 207.

vives protestations, car, dans ces conditions, la main-d'œuvre des transportés se serait révélée beaucoup plus onéreuse pour leur budget que la main-d'œuvre indigène. Ce mode de répartition était à vrai dire conforme à celui adopté en principe en 1891 pour les colonies pénitenciaires, car l'article 5 du même décret prescrit que : « La colonie ou la municipalité doit chaque mois, rembourser à l'État le prix d'entretien des hommes mis à sa disposition » ; en laissant toutefois au Ministre dans certains cas la faculté de prononcer l'exonération de ces dépenses.

Mais, lorsque parut en 1898 le livre de M. Maurice Pain, la situation, semble-t-il, n'était déjà plus la même, car, dans l'intervalle était intervenu le décret du 13 décembre 1894, dont l'article 8 est libellé comme il suit : « Lorsque les travaux sont exécutés au compte des budgets locaux et municipaux, ceux-ci doivent pourvoir aux dépenses d'entretien des condamnés, *dans les conditions prévues à l'article 6.* »

La rédaction de cet article, je m'empresse de le reconnaître, manque de clarté et prête à des interprétations divergentes : je signale tout d'abord qu'il paraît autoriser l'envoi de sections mobiles pour l'exécution de travaux au compte des budgets municipaux, alors que l'article 7, qui fixe limitativement la nature des travaux, est muet sur ce point. En second lieu, si l'on s'en tient à la première partie de l'article, il semble bien que la charge de l'entretien des transportés incombe entièrement aux budgets locaux et municipaux ; mais cette interprétation devient douteuse avec les derniers mots : « dans les conditions de l'article 6. » Il n'est en effet prévu à l'article 6 du même

décret qu'une redevance, fixée à 1 fr. 50 par homme et par jour (et depuis ramenée à 0 fr. 50 ou 0 fr. 75 par le décret du 29 mars 1901), et le remboursement des frais de transport du pénitencier au lieu d'exécution des travaux, mais il n'est pas question dans cet article des dépenses d'entretien. Il semble donc, sous le régime du décret de 1894, que l'État conserve à sa charge les lourdes dépenses occasionnées par les sections mobiles, lesquelles ne seraient atténuées dans une bien faible mesure que par la redevance de 0 fr. 50 ou de 0 fr. 75 par homme et par jour imposée aux services employeurs ; et cette interprétation, admise dès 1895 par M. Franceschi (1), a été également adoptée en 1899 par M. Francis Brouilhet (2). Il faudrait donc, dans ce cas, solliciter du Parlement des crédits assez élevés pour subvenir aux dépenses, et je me permets de douter qu'une demande de ce genre puisse être favorablement accueillie !

Que les dépenses de l'espèce soient mises à la charge des colonies ou de la métropole, on se heurterait en définitive, dans l'un ou l'autre cas, à des obstacles considérables et qu'il semble bien difficile de surmonter.

En résumé, si intéressante que puisse paraître tout d'abord cette institution des sections mobiles, je crains qu'elle ne soit vouée presque fatalement à l'insuccès, tant sont grandes les difficultés d'application. Et, comme je ne vois aucun remède à cette situation, je ne reviendrai pas sur ce sujet.

(1) A. Franceschi. *De l'organisation locale de la Transportation*, p. 98.

(2) Francis Brouilhet. *De la Transportation*, p. 99 et 100.

Je crois d'ailleurs pouvoir établir dans le chapitre II de cette seconde partie, qu'à défaut de sections mobiles, la main-d'œuvre des transportés en cours de peine peut être intégralement employée à la Guyane à des travaux de première utilité pour la colonisation.

*
* *

Les lignes qui précèdent étaient déjà écrites, quand, au cours d'un entretien tout récent, M. le Gouverneur Général, William Ponty, a bien voulu me dire qu'il était l'adversaire résolu de l'envoi de sections mobiles de transportés en Afrique, et me donner à l'appui de son opinion les arguments suivants :

« Nous avons l'heureuse chance de posséder en A. O. F.
« des réserves importantes de main-d'œuvre indigène non
« encore utilisées et largement suffisantes pour tous les
« grands travaux que nous allons entreprendre ou pour-
« suivre. Mais, même si nous ne possédions pas cet avan-
« tage, je n'en resterais pas moins nettement opposé à
« l'envoi de sections mobiles en Afrique, car la main-d'œuvre
« des transportés, dont l'entretien et la surveillance seraient
« fort onéreux, ne nous rendrait aucun service appréciable ;
« les blancs ne pourraient en effet résister sous ce climat
« à des travaux pénibles, et ils seraient vite décimés
« parla maladie. En regard d'un rendement à peu près nul,
« il faudrait donc pourvoir à des installations coûteuses
« d'hôpitaux ou ambulances, qui n'empêcheraient d'ail-
« leurs pas une mortalité sans doute considérable. J'ajoute
« enfin que je jugerais fâcheux pour notre prestige de
« donner à nos sujets noirs le spectacle de blancs astreints

« à de durs travaux, et qu'ils ne manqueraient pas de
« considérer comme des esclaves. Ce qu'il nous faut en
« Afrique, ce sont, non des travailleurs blancs, mais de
« bons contremaîtres européens, — qui nous manquent
« parfois —, pour diriger les noirs ; or, les transportés
« sont tout à fait inaptes à cette tâche. »

La haute situation de M. le Gouverneur Général Ponty revêt son opinion d'une valeur toute particulière, et une résidence de plus de vingt années en Afrique lui permet de traiter cette question en toute connaissance de cause. Je me garderai donc d'affaiblir ses paroles en les commentant ; mais, sur un point où j'ai eu le regret de ne pouvoir partager les espérances de personnalités marquantes en matière coloniale et pénitentiaire, je me félicite qu'une opinion aussi autorisée soit venue affermir ma conviction.

ARTICLE 4

Assignment individuelle

L'assignment individuelle, certainement autorisée par l'article 44 de la loi de 1854 (1), a été en dernier lieu réglementée par le chapitre v du décret du 13 décembre 1894, modifié depuis sur quelques points d'importance secondaire par le décret du 30 août 1898.

Cette situation, que seuls peuvent obtenir les condamnés de première classe, équivalant à une demi-liberté conditionnelle : l'assigné doit porter les effets d'habillem-

(1) V. *infra*, Annexes, p. xxxviii.

ment qui lui sont fournis par l'Administration, mais il est logé et nourri par l'engagiste, qui lui doit en outre les soins médicaux et, s'il y a lieu, les frais d'hospitalisation dans la limite de 60 francs par an ; et de plus, un salaire fixé d'après un tarif arrêté par le Gouverneur et soumis à l'approbation du Ministre des Colonies. Un cinquième de ce salaire est remis directement en argent à l'assigné, deux cinquièmes sont inscrits à son pécule réservé, et enfin deux cinquièmes sont versés au Trésor et profitent au budget des recettes de l'État. A la Guyane, le salaire mensuel des assignés a été ramené de 25 à 10 francs par arrêté du Gouverneur du 18 mai 1908, approuvé par dépêche ministérielle du 11 juillet 1908 : chaque mois, l'assigné reçoit donc 2 francs ; il est inscrit 4 francs à son pécule réservé, et 4 francs sont versés au Trésor.

Un cautionnement de 25 francs par assigné est versé par l'employeur, mais une caution solvable peut être admise.

L'assignation est consentie par le Gouverneur, sur le rapport du Directeur de l'Administration pénitentiaire, pour une durée maxima d'un an, et peut être renouvelée pour une même limite de temps. La réintégration de l'assigné peut être prononcée à toute époque par le Gouverneur. Il ne peut être accordé plus de cinquante condamnés au même habitant ; et dans le cas où le nombre des assignés dépasse 25, il est affecté à leur garde un surveillant militaire, auquel l'employeur doit le logement, la ration de vivres en nature ou à défaut l'indemnité représentative et les frais de conduite et de déplacement. Sous le régime du décret de 1894, l'engagiste devait en outre le traitement de

cet agent, mais cette disposition a été abrogée par le décret de 1898.

Le plus grave reproche qu'il soit sans doute permis d'adresser au régime de l'assignation, c'est d'entraîner une inégalité flagrante dans l'exécution de la peine. Le décret du 30 août 1898 a bien prescrit que le patron doit à l'assigné, sous peine de retrait, un logement salubre, des effets de couchage, et une ration délivrée en nature et au moins égale à la ration réglementaire ; mais comment vérifier si ces prescriptions sont bien remplies quand les assignés se trouvent sur un point éloigné de tout centre pénitentiaire, ce qui est fréquent ; et s'il n'est pas affecté de surveillant à leur garde, ce qui est la règle presque générale, car à la Guyane les engagistes n'emploient ordinairement qu'un petit nombre d'assignés, souvent même qu'un seul ? D'autre part, alors que l'article 20 du décret du 13 décembre 1894 prévoit, — en ce qui concerne les concessions de main-d'œuvre aux particuliers —, que « les « condamnés sont assujettis au même nombre d'heures de « travail que sur les chantiers de travaux publics de l'État » ; le chapitre v du même décret reste muet sur les conditions de travail des assignés, ce qui laisse toute liberté à l'employeur de leur imposer telle besogne qu'il lui plaît. En fait, il arrive trop souvent à la Guyane que les assignés ne reçoivent qu'une nourriture insuffisante, tout en étant astreints à un travail très dur : ils se trouvent ainsi soumis par leurs engagistes à un régime fort pénible, que certains consentent à subir pour éviter leur réintégration au bagne, mais qui est au-dessus de leurs forces et se traduit par de nombreuses entrées à l'hôpital. Aussi la plus grande part

de la morbidité et de la mortalité dans le groupe de Cayenne, est-elle fournie par les assignés. Mais il est des condamnés qui, après avoir subi ce dur régime, ne veulent plus entendre parler de l'assignation ; et un transporté se trouvant dans cette disposition d'esprit, me disait à Cayenne : « Les hommes de couleur de la Guyane n'ont
« d'autre but, en prenant un ou plusieurs assignés à leur
« service, que de satisfaire leur plus cher désir, qui est de
« vivre sans rien faire, en regardant peiner les autres ; les
« condamnés doivent par suite travailler double, obligés
« qu'ils sont d'assurer par leur besogne, en même temps
« que leur propre subsistance, celle de leur patron. En réalité l'assignation n'est autre chose que le rétablissement
« de l'esclavage, mais cette fois, contre les blancs au
« profit des noirs. » Ce jugement est évidemment empreint d'exagération, mais il n'est pas sans renfermer une part de vérité ; et M. Paul Mimande (1) semble bien partager cette opinion quand il cite, — comme un indice de la mentalité des Guyanais —, une chanson du pays dans laquelle il est dit que : « les blancs sont faits pour travailler et les
« nègres pour paresser et manger l'argent des autres. »

Par contre, il se trouve aussi à la Guyane des colons sérieux et des hommes compatissants qui savent faire une vie très supportable à leurs assignés, en leur accordant en particulier une nourriture beaucoup plus réconfortante que la ration réglementaire et même des gratifications quand ils s'en montrent dignes. Ces employeurs sont généralement récompensés de leurs soins par un meilleur rende-

(1) Paul Mimande. *Forçats et Proscrits*, p. 10.

ment dans le travail et une diminution de la morbidité. Certains ont même pu obtenir, grâce à cette méthode, de bons résultats avec des Européens employés dans des exploitations forestières, tout en évitant la maladie.

L'inégalité de l'exécution de la peine dans l'assignation n'est donc que trop réelle, mais j'ajoute que cette critique ne présente pas une grande importance à la Guyane, où le nombre des assignés est toujours peu élevé : au 31 décembre 1910, il n'existait que 299 transportés placés dans cette situation, dont 174 relevaient du pénitencier de Cayenne, 32 de Kourou, 20 des Iles du Salut, et 73 de Saint-Laurent-du-Maroni. Les assignés ne représentent donc guère que le quinzième de l'effectif total des transportés en cours de peine. Il semble d'ailleurs que cette proportion n'est aussi faible qu'en raison du peu d'empressement mis par l'Administration à favoriser les assignations. Les condamnés qui sont le plus désireux d'en bénéficier sont ceux qui possèdent des connaissances professionnelles, et ce sont tout naturellement ceux qui trouvent le plus facilement preneur. Mais l'Administration, qui en tire le meilleur parti, ne s'en sépare qu'à regret et s'efforce de les conserver pour ses travaux : il est ainsi de bons ouvriers, réunissant les conditions requises, qui sollicitent depuis longtemps l'assignation sans pouvoir l'obtenir. Il n'est pas non plus publié de listes indiquant, par professions, les transportés qui désirent être envoyés en assignation ; les engagistes éventuels ne possèdent donc aucun renseignement sur ce point. En fait, l'Administration attend passivement les demandes d'emploi, sans rien faire pour les provoquer, et

il ne faut pas être surpris dans ces conditions que l'assignation ait reçu aussi peu d'extension. En se plaçant à un point de vue particulier, il ne faut d'ailleurs pas le déplorer, car trop souvent les libérés ne peuvent obtenir à la Guyane un emploi leur permettant de vivre ; et une augmentation du nombre des assignés ne pourrait qu'aggraver cette fâcheuse situation.

ARTICLE 5

Concessions de terres et Reconstitution de la famille

La loi du 30 mai 1854 prescrit, par son article 11 (1), que les condamnés qui se sont rendus dignes d'indulgence par leur bonne conduite, leur travail et leur repentir pourront obtenir une concession de terrain et la faculté de le cultiver pour leur propre compte ; sous réserve que cette concession ne pourra devenir définitive qu'après leur libération ; elle prévoit aussi, par son article 13 (2), que des concessions provisoires ou définitives de terrains pourront être faites aux individus qui ont subi leur peine et qui restent dans la colonie ; et ajoute, dans son article 14 (2), que les conditions sous lesquelles pourront être faites les concessions aux condamnés et aux libérés seront déterminées par un règlement d'administration publique.

Le décret du 30 mai 1860, après avoir délimité la partie de la Guyane exclusivement réservée pour les besoins de la

(1) V. *infra*, Annexes, p. xxxvii.

(2) V. *infra*, Annexes, p. xxxviii.

transportation, spécifie que tout ou partie de ce terrain pourra être distribué en concessions parcellaires aux transportés, dans les conditions prévues par l'article 11 de la loi de 1854 précité ; mais le décret du 24 mars 1887, en affectant la partie méridionale du territoire pénitentiaire (de la crique Baleté au saut Hermina) à la relégation, à réduit d'autant la zone primitivement réservée à la transportation. Depuis que la commune pénitentiaire du Maroni a été créée par décret du 16 mars 1880, son territoire se confond avec celui de la transportation, et s'est trouvé comme ce dernier, réduit par le décret du 24 mars 1887. Depuis cette dernière date, les transportés ne peuvent donc plus, en fait, obtenir de concessions que sur le territoire actuel de la commune du Maroni, qui demeure d'ailleurs plus que suffisant pour satisfaire à tous les besoins de cette nature.

Le règlement d'administration publique prévu par l'article 14 de la loi de 1854 se fit attendre pendant 24 ans ; ce fut le décret du 31 août 1878, dont les dispositions trop générales et incomplètes permirent le développement de nombreux abus. Ce décret restait muet, tout d'abord, sur les garanties de conduite à exiger pour l'envoi en concession ; et si l'article 2 du décret du 18 juin 1880 combla partiellement cette lacune en prévoyant seulement pour les condamnés de première classe la possibilité d'obtenir une concession ; cette faveur n'en demeura pas moins, sous ce régime, beaucoup trop facilement accordée à des transportés rapidement parvenus à la première classe, et qui ne présentaient pas les conditions de bonne conduite, de travail et de repentir voulues par le législateur de 1854. Il

n'était rien prévu au décret de 1878 quant à la superficie des concessions et au lieu de leur situation, ce qui permit d'accorder des *concessions urbaines* de très faible contenance, où des condamnés purent se livrer à toutes sortes de trafics, surtout malhonnêtes, et en particulier à la vente des alcools frelatés et à l'usure, qui en enrichit quelques-uns ; alors que le législateur de 1854 n'avait cependant prévu, de toute évidence, que des *concessions rurales*, propres à la culture des terres ; ce qui pouvait tout au plus autoriser, par extension, des concessions permettant l'exercice de métiers utiles à l'agriculture. Le décret de 1878 ne s'était pas davantage préoccupé des moyens d'existence à assurer aux condamnés lors de l'envoi en concession, et cette lacune permit d'allouer *gratuitement* aux concessionnaires ruraux les outils aratoires, les effets d'habillement et de couchage, et trente mois de vivres pour leur permettre de subsister pendant qu'ils construisaient leur habitation, défrichaient leur lot, et attendaient la récolte. Cette délivrance gratuite était profondément immorale, car beaucoup de condamnés en profitaient pour demander une concession qu'ils n'avaient nulle intention de mettre en valeur, mais dont l'octroi leur permettait de vivre en liberté pendant trente mois et sans rien faire ; leur déchéance une fois prononcée, ils rentraient tout simplement au pénitencier, où ils reprenaient, sans aucune aggravation, le cours de leur peine.

Enfin, avec le décret de 1878, les concessions elles-mêmes étaient délivrées gratuitement, et devenaient définitives après cinq ans ; dès ce moment, il était facile de les aliéner, et les concessionnaires devenaient alors la

proie de spéculateurs peu scrupuleux, — souvent des libérés enrichis par l'usure —, et que l'on a justement qualifiés de *parasites du bagne*. Et c'est, en fait, surtout à ces derniers que profitaient les sacrifices consentis par l'État en vue de favoriser la colonisation pénale et surtout d'assurer pour l'avenir des moyens réguliers d'existence aux libérés.

Le décret du 18 janvier 1895 s'est proposé de mettre fin à ces abus et y a partiellement réussi. Il a été depuis remplacé par le décret du 9 octobre 1901, aujourd'hui en vigueur, qui n'a fait que reproduire presque intégralement le précédent, en augmentant toutefois son texte de quelques dispositions intéressantes en faveur des membres de la famille du concessionnaire habitant avec lui, dont chacun peut obtenir, quand il atteint l'âge de 16 ans, une concession supplémentaire.

Sous le régime du décret du 9 octobre 1901, les concessions de terrains peuvent seulement être accordées, — par décision du Gouverneur en Conseil privé —, aux condamnés en cours de peine qui sont parvenus à la première classe et qui ont constitué un pécule suffisant; et aux libérés ayant versé un dépôt de garantie qui ne peut être inférieur à 100 francs. En fait, à la Guyane, le pécule comme le dépôt de garantie sont fixés à 100 francs. Les concessions ne sont accordées qu'à titre provisoire, elles ne deviennent définitives, dans tous les cas, qu'après un délai de cinq années; et, — pour les condamnés ayant obtenu la concession étant en cours de peine —, que trois ans au moins après leur libération. Les concessionnaires sont astreints, à partir de la troisième année de la conces-

sion, au paiement d'une rente annuelle et perpétuelle qui varie entre un minimum de 10 francs et un maximum de 20 francs par hectare et par an. Du jour où la concession est devenue définitive, l'intéressé peut se libérer du paiement de cette rente en versant un capital de rachat qui ne peut être supérieur à 600 francs ni inférieur à 400 francs par hectare. Les concessions ne comprennent que des terres défrichées, et sont livrées pourvues d'une habitation ; leur superficie ne peut être inférieure à 3 hectares ni supérieure à 20 hectares. Il est accordé à chaque concessionnaire, à titre gratuit, la ration de vivres ou une indemnité représentative pendant une durée de 6 mois ; et à titre remboursable, une première mise non renouvelable d'outils aratoires, d'effets de couchage et d'habillement. Toute concession de terrain doit être mise en rapport pour la moitié pendant la première année, et pour la totalité pendant la seconde. Le concessionnaire provisoire est tenu de résider sur le terrain concédé, il ne peut ni l'aliéner, ni l'hypothéquer, ni le donner à ferme. Les concessions provisoires sont retirées de plein droit pour tout fait ayant entraîné des peines criminelles, pour évasion ou tentative d'évasion, et pour défaut du paiement de la rente ; elles peuvent être retirées pour tout fait ayant entraîné des peines correctionnelles, pour inconduite, pour indiscipline, pour défaut de culture des terres et pour défaut de résidence ; le retrait, — prononcé par le Gouverneur sur la proposition du Directeur de l'Administration pénitentiaire —, emporte toujours une retenue du dépôt de garantie qui ne peut être inférieure à 100 francs. La déchéance des concessionnaires définitifs ne peut être

prononcée que pour défaut de paiement de la rente et par arrêté du Gouverneur en Conseil privé.

Tout ce qui précède s'applique plus particulièrement aux concessions agricoles, mais le décret du 9 octobre 1901 a reproduit une disposition du décret du 18 janvier 1895, d'après laquelle il peut en outre être accordé, *en dehors des agglomérations urbaines*, des concessions d'un genre particulier pour l'exercice d'un commerce, d'une industrie ou d'un métier jugés nécessaires aux besoins des concessionnaires agricoles. Ces concessions sont soumises aux dispositions générales qui viennent d'être énumérées, sauf les restrictions suivantes : leur superficie ne peut être supérieure à 20 ares, ni inférieure à 10 ares ; la rente annuelle et le capital de rachat sont respectivement fixés à 50 francs et à 2.000 francs au maximum, et à 10 francs et 500 francs au minimum, pour l'ensemble de la concession ; enfin le concessionnaire ne reçoit que trois mois de vivres.

Dans leur ensemble, ces prescriptions sont sages et ne permettent plus les abus commis sous le régime du décret de 1878 ; cependant il est permis de juger excessivè l'obligation faite aux condamnés et aux libérés de posséder un pécule ou de verser un dépôt de garantie, que les transportés en cours de peine, non assignés, n'ont aucun moyen normal de se constituer, puisqu'ils ne perçoivent régulièrement aucune rémunération. En fait, — à l'exception des très rares condamnés recevant des subsides de l'extérieur —, seuls les transportés placés en assignation peuvent réussir à posséder les fonds nécessaires ; mais la plus grande partie des condamnés étant libérés sans aucun

argent, il peut paraître d'une ironie cruelle de les astreindre à un versement de 100 francs pour l'obtention d'une concession. D'autre part, le principe du capital de rachat, — intentionnellement fixé à un taux élevé pour déjouer les manœuvres des parasites du bagne —, n'est pas fait pour encourager les transportés à s'établir définitivement sur un terrain dont la culture ne leur donne trop souvent que le strict nécessaire pour vivre et payer la rente annuelle.

Quels ont été, en Guyane, les résultats donnés par les concessions ? Là encore, ils sont au-dessous du médiocre ! Déjà en 1897, M. Paul Mimande (1) en dénonçait l'insuccès, qu'il attribuait pour la plus grande partie au manque absolu de préparation des concessionnaires et à leur mauvais choix. Depuis, l'état de choses n'a malheureusement pas changé ; et l'Administration pénitentiaire peut en être rendue en grande partie responsable, car, tout en ne respectant pas toujours les prescriptions du décret de 1901, elle envisage la question dans un esprit étroit et tâtillon, cherchant par-dessus tout à ce que les parcelles de terrain concédées ne puissent pas tomber dans le commerce et sortir ainsi du domaine pénitentiaire, qu'elle voudrait jalousement conserver intangible.

Les concessions rurales sont situées à Saint-Maurice, à quelques kilomètres de Saint-Laurent ; la plupart, cultivées en cannes à sucre depuis plus de quarante ans, sont infertiles et exigent l'emploi d'engrais coûteux, dont l'achat enlève aux concessionnaires la plus grande partie de leurs

(1) Paul Mimande. *Forçats et Proscrits*, p. 123 et s.

bénéfices. Certains lots ont une superficie inférieure à 3 hectares, d'autres sont marécageux et noyés par les eaux. Les concessionnaires sont d'ailleurs trop souvent des travailleurs médiocres, mal préparés au métier de colon, et beaucoup de concessions doivent être retirées pour cause d'abandon.

Bien que depuis 1893, l'octroi de concessions urbaines ne soit plus autorisé, l'Administration n'en a pas moins continué à pourvoir de titulaires la plupart des lots situés dans la ville de Saint-Laurent et devenus vacants; elle a même créé de nouveaux lots, dont certains ont été livrés avec une contenance inférieure à 10 ares ou sans être pourvus de maison d'habitation. Le décret de 1901 n'est donc pas respecté.

Quelques chiffres feront mieux ressortir la faiblesse des résultats obtenus : en mars 1909, il n'existait que 82 concessionnaires ruraux installés à Saint-Maurice et 57 concessionnaires urbains établis à Saint-Laurent ; soit au total 139 seulement. Et ce total ne varie guère, car les retraits ou déchéances sont presque aussi nombreux que les envois en concession : au 31 décembre 1907, il s'élevait à 136, dont 94 transportés en cours de peine et 42 libérés ; au 31 décembre 1908, il n'était plus que de 132, dont 86 en cours de peine et 46 libérés ; au 31 décembre 1909, il atteignait 149, dont 99 en cours de peine et 50 libérés ; enfin, au 31 décembre 1910, il y avait 93 concessionnaires en cours de peine, mais je n'ai pu avoir connaissance du nombre des concessionnaires libérés à cette même date. En résumé, le total des transportés en cours de peine ou libérés concessionnaires atteint donc à

peine à la Guyane le quarantième de la population pénale de la transportation, ce qui est un résultat vraiment dérisoire. Et cette trop faible proportion ne semble d'ailleurs pas pouvoir beaucoup s'accroître avec le système actuellement suivi, car presque toutes les concessions sont reprises par l'Administration, soit par déchéance du concessionnaire, soit lors de son décès; de sorte que la mise en valeur définitive du sol ne se trouve pas assurée.

Reconstitution de la famille. — La question des concessions de terres est intimement liée à celle de la reconstitution de la famille; et le rédacteur du décret du 9 octobre 1901 avait un sens très exact de cette étroite corrélation, car il a introduit dans le texte plusieurs dispositions très favorables à la famille des concessionnaires, quand elle réside dans la colonie. Il en est ainsi de celle, déjà citée, permettant d'accorder une concession supplémentaire à chaque membre de la famille du concessionnaire, habitant avec lui, lorsqu'il atteint l'âge de 16 ans; cette concession, aussi rapprochée que possible de la concession primitive, doit avoir une superficie de 3 à 10 hectares; elle est affranchie de tout dépôt de garantie, et inscrite au nom du mineur; mais le transporté en cours de peine ou libéré en garde la jouissance dans les mêmes conditions qu'un concessionnaire provisoire, jusqu'au jour où le titulaire libre atteint sa majorité ou contracte mariage. De ce jour, le concessionnaire libre entre en jouissance de sa concession et est tenu aux obligations imposées au concessionnaire provisoire, mais se trouve investi également des droits conférés à celui-ci : il reçoit donc une première

mise d'outils aratoires, d'effets de couchage et d'habillement; la ration de vivres pour six mois, et sa concession est pourvue d'une maison, dans les mêmes conditions qu'un condamné ou libéré envoyé en concession. Dans les cas de dépossession ou de décès du condamné ou libéré, le concessionnaire libre peut entrer en jouissance avant sa majorité ou son mariage, et son émancipation est alors prononcée d'office par l'Administration. Pendant la durée de son service militaire, le concessionnaire libre peut confier l'exploitation de son lot au condamné ou libéré son parent, ou à tout autre membre de sa famille agréé par l'Administration. Enfin, si le titulaire libre d'une concession supplémentaire décède ou est dépossédé avant d'être devenu concessionnaire définitif, son lot peut être attribué à son conjoint et à ses enfants, ou au condamné ou libéré ou à sa famille.

Le décret du 9 octobre 1901 a également reproduit un certain nombre de prescriptions du décret du 18 janvier 1895, lesquelles, — d'après le rapport précédant ce dernier règlement —, ont pour but : « d'encourager les familles
« des transportés concessionnaires à se rendre dans les
« colonies pénitenciaires pour y retrouver leur chef, et de
« favoriser leur installation sur les centres de colonisation
« pénale où leur présence ne peut qu'encourager le con-
« damné à se bien conduire et à mettre en valeur la con-
« cession qui doit lui permettre de subvenir aux besoins de
« sa femme et de ses enfants. » C'est ainsi que l'article 20, après avoir prévu qu'en cas de dépossession ou de décès d'un concessionnaire provisoire, les biens concédés font purement et simplement retour au domaine pénitenciaire,

ajoute : « Toutefois, la femme ou les enfants peuvent
« obtenir, s'ils résident dans la colonie et sans versement
« d'un nouveau dépôt de garantie, la concession qui avait
« été accordée à leur époux ou père. » Puis l'article 23
prescrit que cette concession devient définitive dans un délai
de 3 à 5 ans. Enfin l'article 40 règle la succession du con-
cessionnaire définitif de la manière suivante (1) : « Lorsque
« le concessionnaire définitif décède, avant rachat de la
« rente, les biens concédés passent en pleine propriété aux
« enfants ou à leurs descendants résidant dans la colonie ;
« toutefois, si le concessionnaire a laissé une veuve habi-
« tant également la colonie, celle-ci succède pour moitié
« en usufruit. A défaut de descendants résidant dans la
« colonie, la veuve y habitant succède en pleine propriété.
« Si le concessionnaire ne laisse ni descendants ni veuve
« habitant la colonie, la succession des biens concédés
« appartient aux frères et sœurs ou descendants d'eux qui
« y résident. Les enfants et leurs descendants, les frères et
« sœurs et descendants d'eux succèdent ou de leur chef, ou
« par représentation, ainsi qu'il est réglé aux articles 739
« et 745 du Code civil. A défaut de frères et sœurs ou des-
« cendants d'eux résidant dans la colonie, les biens con-
« cédés font retour à l'État et rentrent dans le domaine
« pénitentiaire. »

Quel a été pour la Guyane l'effet de ces prescriptions, dont le double but était de favoriser la colonisation tout en rendant plus facile la régénération des transportés ? Il est malheureusement trop facile de s'en rendre compte si l'on

(1) En exécution du dernier paragraphe de l'article 14 de la loi du 30 mai 1854. V. *infra*. Annexes, p. xxxix.

se rappelle que j'ai précédemment exposé que presque toutes les concessions sont reprises tôt ou tard par l'Administration, ce qui implique non seulement que leurs titulaires en sont fréquemment dépossédés avant même qu'elles ne deviennent définitives ou bien que le capital de rachat n'est presque jamais versé, mais encore que les concessionnaires ne laissent que très rarement dans la colonie des héritiers habiles à leur succéder dans les conditions de l'article 40. En fait, les essais de reconstitution de la famille ont subi à la Guyane un échec complet!

Tout d'abord, ce n'est que tout à fait exceptionnellement que la famille laissée par le transporté en France a consenti à rejoindre son chef, et je ne saurais le déplorer, car la régénération d'un criminel par ce moyen me semble un résultat par trop problématique pour que cet espoir vaille de soumettre au voisinage immoral et toujours dangereux du bagne, et en outre, à un climat meurtrier, une femme et des enfants qui n'ont rien à expier et peuvent être de braves gens.

D'ailleurs, la plus grande partie des transportés sont célibataires; aussi a-t-on cherché à faire contracter aux concessionnaires des unions sur place, avec des femmes condamnées ou reléguées. Les tristes résultats de ces mariages ont été fort exactement dépeints par M. Paul Mimande (1); ils ont eu « comme inéluctable et funeste « conséquence, une prostitution éhontée partout répandue. » En outre de cette immoralité, il faut encore ajouter que le climat de la Guyane est nettement défavorable à l'accroissement de la race blanche, et M. Fran-

(1) Paul Mimande. *Forçats et Proscrits*, p. 127.

ceschi (4) en a très clairement exposé les causes en s'aidant de l'opinion d'un médecin ayant résidé au Maroni, le D^r Orgéas : « La proportion des mariages stériles est très
« grande, et le nombre des avortements est au moins
« aussi nombreux que les accouchements à terme, ce qui
« est dû à l'inaptitude de la race blanche à procréer des
« enfants et à se perpétuer dans un climat qui ne lui convient pas. Parmi les enfants nés viables, beaucoup
« deviennent en très peu de temps anémiques et meurent
« vers l'âge de deux ans et demi ou trois ans ; ceux qui
« survivent ne tardent pas à devenir la proie des fièvres
« intermittentes et reviennent périodiquement à l'hôpital. » Et le D^r Orgéas conclut que la race blanche représentée par les transportés colons du Maroni, vivant en cultivant le sol, est éteinte dès la première génération.

Ce tableau est peut-être un peu poussé au noir, mais je me souviens pour mon compte d'avoir été frappé, en examinant les registres d'état civil, de la proportion considérable des mort-nés et des décès d'enfants en bas âge, et d'avoir trop souvent constaté dans la région du Maroni que les enfants sont généralement d'une pâleur malade de mauvais augure.

Cette déplorable situation pourrait peut-être se trouver légèrement améliorée par une meilleure hygiène et par des soins plus attentifs, mais je ne crois pas, malgré tout, à la possibilité d'une colonisation sérieuse de la Guyane par la race blanche, et en particulier par les enfants des

(4) Franceschi. *De l'organisation locale de la Transportation*, p. 35 et 36.

condamnés européens, sur lesquels pèse trop souvent une lamentable hérédité. La question ne semble d'ailleurs plus pouvoir se poser pour l'avenir, car la relégation des femmes a été supprimée par la loi du 19 juillet 1907 ; et d'autre part, la transportation obligatoire n'est pas appliquée aux femmes condamnées aux travaux forcés ; enfin, il est douteux que l'on recoure à nouveau à la transportation volontaire des pensionnaires des maisons centrales, qui a donné de si fâcheux résultats ! Il ne faut pas non plus espérer voir les transportés épouser des femmes du pays, car les négresses et les mulâtresses, même les plus déshéritées, estiment déshonorant un mariage avec un forçat ; et dans les quelques tribus de noirs Bosch ou Bonis et de Peaux-Rouges qui vivent sur le sol de la Guyane, et dont la population est d'ailleurs peu nombreuse, les unions ne se contractent qu'entre indigènes de même race.

En résumé, et tout en reconnaissant l'extrême importance de la question au double point de vue de la colonisation et du relèvement des condamnés, je me vois contraint d'avouer n'apercevoir aucune solution pratique au problème de la reconstitution de la famille pour les transportés à la Guyane. Aussi, n'ayant, à mon grand regret, aucune réforme sérieuse à préconiser, j'abandonne ce sujet pour n'y plus revenir.

ARTICLE 6

Situation des libérés

L'obligation à résidence dans la colonie, imposée aux

transportés ayant purgé leur condamnation, est en réalité une peine complémentaire très grave, créée par la loi du 30 mai 1854, et venant s'ajouter automatiquement à la peine principale des travaux forcés. Les articles 6 et 8 de la loi précitée ont déterminé l'étendue de cette peine de la façon suivante :

« Art. 6. — Tout individu condamné à moins de huit
« années de travaux forcés sera tenu, à l'expiration de sa
« peine, de résider dans la colonie pendant un temps égal
« à la durée de sa condamnation.

« Si sa peine est de huit années, il sera tenu d'y résider
« pendant toute sa vie.

« Toutefois, le libéré pourra quitter momentanément la
« colonie en vertu d'une autorisation expresse du Gou-
« verneur. Il ne pourra, en aucun cas, être autorisé à se
« rendre en France.

« En cas de grâce, le libéré ne pourra être dispensé de
« l'obligation de la résidence que par disposition spéciale
« des lettres de grâce.

« Art. 8. — Tout libéré coupable d'avoir, contrairement
« à l'article 6 de la présente loi, quitté la colonie sans
« autorisation, ou d'avoir dépassé le délai fixé par l'auto-
« risation, sera puni de la peine d'un an à trois ans de
« travaux forcés. »

L'article 40 (1) de la loi ajoutait que les infractions prévues par l'article 8 seraient jugées par le tribunal maritime spécial ; et en attendant son établissement, par

(1) V. *infra*, Annexes, p. xxxvii.

le premier conseil de guerre de la colonie, auquel seraient adjoints deux officiers du commissariat de la marine.

Pendant de longues années, aucun règlement n'étant intervenu pour définir ce que devait être la situation des libérés astreints à résidence, ceux-ci eurent en fait la faculté pleine et entière de se mouvoir à leur guise dans toute l'étendue de la colonie et en abusèrent; de sorte qu'il était à peu près impossible à l'Administration, — en raison de leur extrême mobilité —, de s'assurer de leur présence dans les limites du lieu de leur internement. Le respect de la loi n'était donc aucunement garanti.

Cet état de choses prit fin avec le décret du 13 janvier 1888, qui prescrit que les libérés astreints à résidence doivent répondre, — sauf exemption individuelle accordée par le Gouverneur —, à deux appels annuels, à l'effet de constater leur présence dans la colonie; et que tout manquement à un appel, sans motif légitime, est puni d'un emprisonnement de deux mois à un an, et de quatre mois à deux ans en cas de récidive. Des arrêtés du Gouverneur en Conseil privé déterminent les circonscriptions d'appel et les autorités chargées d'y procéder, ainsi que la forme du certificat à délivrer aux libérés.

Le décret du 13 janvier 1888 a également prévu que la connaissance des infractions à l'obligation de l'appel, ainsi que de tous les crimes et délits commis par les libérés tenus de résider dans la colonie pénitentiaire, est de la compétence des tribunaux de droit commun; alors que précédemment, — d'après le décret du 21 juin 1858 —, les transportés de cette catégorie étaient jugés dans tous les cas par le conseil de guerre, qui ne pouvait prononcer

contre eux la relégation, car cette prérogative a été refusée par l'article 2 de la loi du 27 mai 1885 à toutes les juridictions spéciales et exceptionnelles. A partir de 1888, seules les infractions à l'obligation de résidence déterminées par l'article 8 de la loi de 1854 sont donc demeurées justiciables du conseil de guerre, en vertu de l'article 10 de la même loi; et depuis sa création, le 4 octobre 1889, c'est le tribunal maritime spécial qui connaît des dites infractions.

Le décret du 13 janvier 1888 a été ensuite complété par le décret du 29 septembre 1890 qui soumet le libéré astreint à résidence à une discipline très sévère : A sa libération, il reçoit un livret qu'il doit présenter à toute réquisition et destiné à l'inscription des deux appels annuels prévus au décret du 13 janvier 1888, ainsi qu'au contrôle de ses moyens d'existence; quand il change de résidence, il est tenu d'en faire la déclaration dans la localité qu'il quitte et dans celle où il transporte sa résidence; s'il perd son livret, il doit en rendre compte; et toute infraction à ces diverses prescriptions est punie d'un emprisonnement de six jours à un mois ou d'une amende de 16 à 100 francs; et, en cas de récidive dans l'année, d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois. Le libéré doit justifier des moyens d'existence consistant soit dans la possession légitime de biens suffisants, soit dans « la mise en valeur de l'exploitation effective d'une concession régulière », soit dans l'exercice d'une profession ou d'un négoce non interdit aux libérés, soit dans un engagement de travail d'une durée d'un mois au moins, constaté au livret du libéré par la signature de l'engagiste et le visa de l'autorité compétente. Le libéré qui ne justifie pas de

l'un de ces moyens d'existence, ou qui se prévaut d'un engagement fictif de travail, est considéré comme vagabond et puni des peines portées à l'article 271 du Code pénal, c'est-à-dire de trois mois à six mois d'emprisonnement. Tout individu qui constate sur le livret l'existence d'un engagement fictif qu'il aurait passé avec un libéré est puni d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 100 à 500 francs; si le fait a été commis par un libéré, la peine est de six mois à cinq ans de prison et l'amende peut être élevée à 1.000 francs. Les condamnations à l'emprisonnement prononcées contre les libérés sont exécutées, à la diligence de l'Administration pénitentiaire, sur des ateliers de travail distincts de ceux des forçats ou des relégués collectifs. Des arrêtés des Gouverneurs, approuvés par le Ministre des Colonies, règlent l'organisation de ces ateliers de travail, déterminent les professions interdites aux libérés, ainsi que la forme des livrets, et désignent les autorités appelées à donner les visas et à recevoir les déclarations.

Conformément aux prescriptions des décrets précités de 1888 et 1891, l'arrêté du Gouverneur de la Guyane du 7 décembre 1891 détermine les circonscriptions d'appel; désigne les autorités chargées de procéder à l'appel, de recevoir les déclarations de changement de résidence et de perte de livret, et de constater au livret les engagements de travail des libérés; et interdit enfin aux libérés les professions de débitant de boissons, restaurateur, logeur, bijoutier, entrepreneur de cabotage et brocanteur, sous peine d'une amende de 25 à 100 francs et d'un emprisonnement de six à quinze jours. Ces pénalités, supérieures à

celles de simple police, ont été approuvées par le décret du 4 avril 1892. L'arrêté du Gouverneur de la Guyane du 8 août 1892 a ajouté à la liste des professions interdites celle d'exploiteur de concessions aurifères ; les pénalités prévues en cas d'infraction à cette interdiction étant également une amende de 25 à 100 francs et un emprisonnement de six à quinze jours, ont été approuvées par décret du 7 décembre 1892.

J'ai eu déjà l'occasion d'exposer dans la première partie, en traitant des évasions, que l'article 245 du Code pénal, complété par le décret du 30 juin 1891, avait été, — par décret du 26 avril 1893 —, rendu applicable aux libérés ayant à subir des peines de réclusion ou d'emprisonnement. En conséquence, tout libéré subissant une condamnation et qui reste éloigné pendant douze heures du lieu où il est détenu ou employé, ou qui parvient à se soustraire à la surveillance des agents préposés à sa garde, est réputé en état d'évasion et puni de six mois à un an d'emprisonnement.

Enfin, la loi du 10 juillet 1904, — modifiant l'article 20 de la loi du 27 mars 1885 relative aux récidivistes —, a donné au Gouvernement, dans les colonies pénitenciaires, la faculté d'interdire par voie administrative le séjour du chef-lieu de la colonie et de ses quartiers, dans un périmètre déterminé par un règlement d'administration publique, à tous les transportés soumis à l'obligation de la résidence, sans distinction. Pour la Guyane, le décret du 28 novembre 1906, intervenu en exécution de cette loi, donne au Gouverneur le pouvoir d'interdire aux libérés astreints à résidence le séjour de Cayenne et de sa ban-

lieue ; prévoit que l'interdiction est notifiée à l'intéressé dans la forme administrative et qu'il en est fait mention à son livret ; et prescrit que les infractions aux arrêtés d'interdiction de séjour sont punies des peines prévues à l'article 45 du Code pénal, c'est-à-dire d'un emprisonnement qui ne peut excéder cinq ans. En fait, à la Guyane, pour donner satisfaction aux instances réitérées du Conseil général de la colonie et du Conseil municipal du chef-lieu, l'interdiction du séjour de Cayenne et de sa banlieue est appliquée à la quasi-totalité des libérés ; et seuls, de rares privilégiés sont autorisés à résider au chef-lieu ou dans ses environs immédiats. Or, cette façon de procéder est nettement contraire aux intentions du législateur, si l'on en juge par le rapport précédant le décret du 28 novembre 1906 qui contient les lignes suivantes : «..... Cette disposition (l'inter-
« diction de séjour) tient compte des intentions du légis-
« lateur, qui a eu surtout en vue d'interdire les localités
« sus-visées (le chef-lieu et ses quartiers) à certains libérés
« dont la présence peut constituer un danger pour le chef-
« lieu de la colonie et ses environs immédiats, sans que
« cette mesure soit indistinctement appliquée à tous les
« individus de cette catégorie. Il convient de remarquer,
« en effet, que le cantonnement général de tous les libérés
« sur les centres pénitentiaires, outre qu'il constituerait
« une mesure peu équitable, priverait, de plus, un grand
« nombre de ces individus des ressources qu'ils sont en
« mesure de se procurer plus facilement au chef-lieu de la
« colonie, d'où l'obligation pour l'État de pourvoir, dès
« lors, à leur entretien, leur nourriture et leur hospitalisa-
« tion dans des conditions sensiblement les mêmes que

« lorsqu'ils se trouvaient en cours de peine. » Or, à la Guyane, c'est cette « mesure peu équitable » qui est devenue la règle presque générale, car, en dehors des libérés peu nombreux qui réussissent à trouver du travail dans les communes rurales non interdites, la plus grande partie des transportés astreints à résidence doivent demeurer sur le territoire pénitentiaire du Maroni, où il est matériellement impossible à beaucoup d'entre eux de trouver des moyens d'existence avouables. Et, ainsi que le prévoyait d'ailleurs le rapport précité, c'est trop souvent l'État qui doit pourvoir à leur entretien, leur nourriture et leur hospitalisation.

En résumé, le régime des libérés, tel qu'il résulte à la Guyane de l'application plus ou moins judicieuse des textes que je viens de citer, est véritablement draconien ; et on a pu dire à juste titre que la période la plus pénible de la transportation commençait à l'heure où sonnait la libération. Il est fait surtout de mesures coercitives et restrictives de liberté que l'on y rencontre à chaque pas, et constitue donc bien, ainsi que je l'exposais au début de cet article, une peine complémentaire très grave.

Ce régime réellement très rigoureux appliqué aux libérés est-il bien celui voulu par le législateur de 1854 ? Ici, je me vois dans l'obligation d'instituer une controverse. Si l'on en croit le rapport précédant le décret du 29 septembre 1890, la pensée du législateur de 1854 était qu'une discipline très sévère devait être appliquée aux libérés, et cette opinion est précisée dans le rapport précité par les lignes suivantes : « en second lieu, il est « possible et il convient d'instituer à son égard une disci-

« pline spéciale qui caractérise l'état *sui generis* dans lequel
 « il est placé par la loi de la transportation. En consultant
 « le rapport fait par M. du Miral à la Chambre des députés,
 « lors de l'élaboration de la loi de 1854, on voit que
 « l'obligation de résidence y est qualifiée expressément
 « « d'époque de demi-liberté ». « La peine nouvelle, dit le
 « rapporteur, est une peine mixte qui, sans perdre le
 « caractère primitif des travaux forcés, tient à la fois de la
 « déportation française et de la transportation britan-
 « nique ». Le libéré est signalé comme devant être suivi
 « dans sa situation nouvelle, protégé et surveillé, mais en
 « même temps menacé, s'il refuse de s'amender, « d'un
 « châtiment inexorable ».

Les mots « époque de demi-liberté » figurent bien, en effet, dans le rapport de M. du Miral, qui, après avoir indiqué qu'il fallait subordonner l'élément colonisateur à l'élément pénal, ajoute la phrase suivante (1) : « Qui
 « empêcherait, dans l'exécution, de s'y conformer? Pour-
 « quoi l'expiation, efficace, sévère au besoin, ne précé-
 « derait-elle pas l'époque de demi-liberté réservée au
 « libéré ? »

Mais, si l'on en juge par d'autres parties du même rapport, il est permis de croire que le terme de « demi-liberté » a dépassé la pensée de M. du Miral, qui a sans doute voulu dire à ce moment que la liberté du libéré était restreinte en ce sens qu'il lui était interdit de quitter le territoire de la colonie, mais sans autre entrave à l'exercice de cette liberté. Et cette opinion se trouve confirmée

(1) V. *infra*, Annexes, p. xvi.

par les lignes suivantes, extraites de la dernière partie du rapport (1) : « D'autres moyens encore (dit M. du Miral),
« peuvent être pratiqués avec succès pour compléter
« l'amendement des condamnés ou pour s'en assurer
« davantage, avant de les livrer à la liberté de la colonie.
« Cette liberté définitive, peut être précédée d'une liberté
« provisoire plus ou moins complète. Le danger de la vie
« libre pour les hommes qui, pendant longtemps, furent
« soumis à la discipline sévère et uniforme du châtement,
« c'est d'avoir perdu en quelque sorte l'habitude de se
« gouverner eux-mêmes. Sous l'empire de cette longue
« contrainte, le sentiment de la responsabilité de ses actes
« s'affaiblit ou s'émousse chez le condamné. Il n'est pas
« impossible d'organiser, entre le châtement complet et la
« libération, une situation intermédiaire, dans laquelle le
« forçat aurait, dans une certaine mesure, la liberté et la
« responsabilité de sa conduite, le gouvernement de ses
« intérêts. L'article 11 (2) du projet prévoit cette situation.
« Cette période intermédiaire serait, par rapport à la légis-
« lation anglaise en matière de transportation, une amé-
« lioration véritable. Mais il ne suffira pas d'avoir livré le
« libéré à la société coloniale dans des conditions telles,
« qu'au lieu d'être pour elle un légitime sujet d'effroi, il
« puisse lui rendre d'utiles services ; il faudra le suivre
« encore dans cette situation nouvelle, l'y protéger, le
« surveiller, lui assurer pour le travail et pour le bien

(1) V. *infra*, Annexes, p. xxxi et xxxii.

(2) Il s'agit ici, en réalité, de l'article 12 du projet, devenu l'article 11 du texte définitif de la loi de 1854.

« tous les encouragements, tous les secours ; il faudra
« aussi qu'il soit bien sûr que, si, malgré ces précautions,
« malgré cette bienveillance, il venait à retomber dans le
« crime, sa récidive le plongerait dans les sévérités ter-
« ribles d'un châtimement inexorable. »

Je m'excuse de ce long extrait, mais il m'a paru nécessaire pour établir que le décret du 29 septembre 1890, — en se basant cependant sur les dernières lignes de cette citation pour instituer à l'encontre des libérés un régime d'une sévérité outrée —, semble avoir contrevenu à la pensée clairement exprimée du législateur de 1854, qui voulait au contraire pour les libérés, *la liberté définitive* dans la colonie, avec le seul droit évidemment laissé à l'Administration, de s'assurer de leur présence dans les limites de cette colonie ; et qui voulait surtout leur voir appliquer un régime fait de bienveillance et de protection, en ne prévoyant le châtimement que pour ceux qui se rendraient indignes des faveurs accordées. Dans les lignes précitées il est bien aussi prévu, à vrai dire, une liberté provisoire, sorte de « demi-liberté ; » mais celle-ci ne s'applique de toute évidence, qu'aux transportés en cours de peine bénéficiant des dispositions de l'article 44 de la loi, c'est-à-dire à ceux placés en assignation individuelle ou ayant obtenu une concession de terrain ; mais le rapporteur a pris le soin de préciser que cette liberté provisoire, cette demi-liberté, n'est qu'une situation intermédiaire, une préparation à la liberté définitive dont doit jouir le libéré.

Il est d'ailleurs facile de se faire une idée exacte de ce que devait être cette liberté définitive dans la pensée du

législateur de 1854 ; il suffit pour cela de se reporter au passage du rapport de M. du Miral où est dépeinte la situation du libéré dans la colonie, et que je reproduis ci-après (1) : « En France, il était fatalement voué au « désespoir et au crime ; aux colonies, au contraire, l'espérance lui est rendue ; il y trouve l'intérêt à bien faire, « les facilités du travail, les encouragements et les récompenses pour le bien. Dans cette société nouvelle, « loin des lieux où sa faute fut commise, il devient un « homme nouveau : propriété, famille, rapports sociaux, « estime de lui-même, tout lui redevient possible. »

L'espoir manifesté dans ces lignes peut facilement être taxé d'exagération, je n'en disconviens pas, mais il n'en reste pas moins que la situation qui s'y trouve décrite ne saurait se concilier avec le régime restrictif de liberté instauré par le décret du 29 septembre 1890, et sensiblement aggravé depuis. Les libérés se trouvent ainsi placés dans une situation où le châtiment est permanent et en quelque sorte préalable à toute faute ; alors que le législateur de 1854 avait bien prévu un châtiment inexorable, mais seulement contre ceux des libérés s'étant rendus indignes de la bienveillance et de la protection qui devaient tout d'abord leur être témoignées. J'en conclus donc que le régime actuellement imposé aux libérés est nettement contraire à l'esprit de la loi de 1854.

Mais je dois à la vérité de reconnaître que ce n'est pas sans de valables raisons que ce régime très sévère a été institué. Le rapport précédant le décret du 13 janvier 1888

(1) V. *infra*, Annexes, p. xiv.

en donne déjà le motif suivant : « En effet, ils parcourent
« sans cesse et en tous sens la colonie, vivant la plupart
« du temps en état de vagabondage ou à la charge de
« quelques libérés qui ont accepté de travailler chez les
« colons de l'intérieur. » Et le rapport précédant le décret du
29 septembre 1890 ajoute : « les libérés, de jour en jour
« plus nombreux par la force des choses, sont le plus sou-
« vent oisifs ; leur seule occupation consiste à servir d'in-
« termédiaires aux condamnés en cours de peine pour les
« crimes et délits qu'ils veulent commettre ; ne possédant
« aucune ressource avouable et n'épargnant jamais, ils
« deviennent rapidement une charge pour l'État, obligé de
« les recueillir dans ses dépôts ; en un mot, les libérés, qui
« devaient être la ressource de la colonisation, en sont
« devenus le fléau. »

Fléau de la colonisation ! Voilà donc le grave reproche adressé aux libérés, et tous les auteurs ayant étudié la question ont brodé à l'envi sur ce thème : plaie de la colonie, redoutée et constante ; obstacle à la colonisation ; empoisonnement de la population libre ; rôdeurs et oisifs, vagabonds, mendiants, voleurs, criminels même ; telles sont en résumé les accusations portées contre les libérés dans les divers ouvrages que je consulte. Tout cela n'est peut-être que trop exact ; mais il me semble permis de demander si, à la Guyane tout au moins, il peut en être autrement ? A cette question, je réponds hardiment par la négative ! Tous ces transportés, en effet, libérés la plupart du temps sans un sou en poche, mal préparés à la vie libre, trop souvent anémiés par le climat et l'alimentation insuffisante, qui ne peuvent obtenir une concession s'ils ne

versent un dépôt de garantie, auxquels le séjour du chef-lieu et l'exercice de certaines professions lucratives sont interdits, qui se voient enlever une partie du travail qui les ferait vivre par les assignations et les cessions de main-d'œuvre, qui se sentent honnis par la population libre, qui ne sont l'objet d'aucune bienveillance de la part de l'Administration, sur qui enfin plane constamment la menace de l'emprisonnement; ne peuvent être en grande partie, autre chose que des oisifs, des vagabonds, des mendiants ou des voleurs; car il est matériellement impossible à beaucoup d'entre eux de trouver sur le territoire pénitentiaire et dans les communes rurales qui ne leur sont pas interdites, des moyens d'existence avouables. Je crois pouvoir le prouver facilement :

Il existait à la Guyane, au 31 décembre 1910, 1.649 transportés de la quatrième catégorie, première section, c'est-à-dire libérés astreints à résidence. Mais à ce nombre, déjà beaucoup trop élevé pour le travail disponible, je dois, — bien que la relégation ne soit pas comprise dans cette étude —, en ajouter un autre : celui des relégués individuels, qui, au point de vue de la main-d'œuvre et de la nécessité de pourvoir à leur subsistance par leurs propres moyens, se trouvent exactement placés dans la même situation que les libérés astreints à résidence. Or, le nombre des relégués individuels s'élevait à 488 au 31 décembre 1910. A cette date, il existait donc 2.137 *individus* obligés de demeurer à la Guyane et d'y vivre du produit de leur travail. Ce n'est pas tout, car à ce dernier chiffre, il faudrait encore ajouter celui des transportés de la quatrième catégorie, deuxième section, c'est-à-dire des

libérés ayant achevé leur période de résidence obligatoire, mais qui, bien que complètement libres de se rendre où bon leur semble, n'ont pu, faute de ressources, quitter la Guyane. L'Administration veut les ignorer, et il est à peu près impossible d'en connaître exactement le nombre, qui, en raison de la mortalité, doit d'ailleurs être assez restreint. Tout ce que je sais, c'est qu'à la fin de 1910, 54 libérés définitifs sollicitaient en vain un rapatriement gratuit qui ne pouvait leur être accordé. Malgré tout, ces libérés accroissent encore l'offre de main-d'œuvre, et il faut en tenir compte; mais, bien qu'un conseiller municipal de Cayenne ait tout récemment demandé que la ville soit *débarrassée aussi de ceux-là*, le séjour du chef-lieu ne peut, dans l'état actuel de la réglementation, leur être interdit, et ils y trouvent plus facilement des moyens d'existence. J'en ferai donc volontiers abstraction dans ma démonstration pour ne me préoccuper que des autres.

Si du chiffre précité de 2.137 individus, on déduit une cinquantaine de concessionnaires et les rares privilégiés autorisés à résider au chef-lieu ou dans sa banlieue, on peut admettre qu'il reste plus de 2.000 libérés ou relégués individuels devant rechercher leurs moyens d'existence sur le territoire pénitentiaire ou dans les communes rurales non interdites. La commune pénitentiaire du Maroni en utilise à vrai dire quelques-uns, mais ses faibles ressources ne lui permettent pas d'en employer beaucoup; l'industrie des placers est assez largement ouverte aux libérés, mais elle est promptement meurtrière aux Européens, et il faut en outre, rien que pour se rendre sur les terrains aurifères, posséder un certain capital dont ne dis-

posent généralement pas les libérés. En définitive, le plus grand nombre des libérés et relégués individuels doit rechercher du travail chez les particuliers, colons ou commerçants, de Saint-Laurent, Mana, Sinnamary, ou de quelques autres communes peu peuplées. Or, pour qui a parcouru la Guyane, ce semble un défi au bon sens que de vouloir obliger 2.000 individus à gagner leur vie dans ces conditions, alors que 500 tout au plus peuvent trouver une besogne rémunératrice.

Beaucoup de ces individus sont des paresseux invétérés et préfèrent le vagabondage à une occupation régulière, je veux bien l'admettre ; mais il n'en est pas moins vrai qu'un quart à peine d'entre eux peut vivre normalement de son travail à la Guyane, et que, dans la réalité, nombreux sont ceux qui mettent la plus grande bonne volonté à se procurer des moyens d'existence honnêtes et ne peuvent y parvenir. Aussi l'Administration, qui connaît bien cette situation, se garde-t-elle de provoquer l'application stricte des sanctions réglementaires précédemment exposées, en ce qui concerne la non-justification des moyens d'existence, les manquements aux appels et le défaut de déclaration de changement de résidence ; car si elle le faisait, les condamnations à l'emprisonnement se succéderaient presque sans interruption pour le plus grand nombre.

Malgré cette tolérance, imposée par les circonstances, la situation des libérés et relégués individuels à la Guyane est, en fait, profondément lamentable, et si on la connaissait exactement dans la Métropole, il en résulterait inmanquablement une vive indignation contre le système

qui oblige ces condamnés à résider sur un territoire où ils ne peuvent assurer leur subsistance. Beaucoup d'entre eux, découragés et talonnés par la faim, reviennent d'eux-mêmes sur les pénitenciers et chantiers de la transportation ou de la relégation, où l'Administration doit les nourrir ; d'autres, qui se refusent farouchement à rentrer au bagne, parcourent le pays, vivant comme ils le peuvent, et plutôt mal que bien, jusqu'à ce que la maladie les abatte, et ils viennent alors encombrer les hôpitaux ; d'autres enfin commettent des délits qui les conduisent en prison. Et pour tous, la mort est une menace constante, car les décès sont très fréquents parmi eux ; et il ne peut en être autrement dans ces conditions, qui ne sont certainement pas celles qu'avait espérées le législateur de 1854.

Et ceux qui se voient soumis à cette pénible situation se rendent bien compte qu'ils ne devraient pas normalement la subir. J'ai en effet, sous les yeux, un cahier de doléances des libérés et relégués individuels de la Guyane, rédigé à la fin de 1910, et d'ailleurs très modéré dans la forme ; la lecture en est vraiment poignante : Après avoir facilement établi l'impossibilité dans laquelle se trouve le plus grand nombre de se procurer du travail, et revendiqué pour tous le droit de vivre une fois leur dette acquittée envers la loi, le rédacteur ajoute : « Le jour où le forçat quitte sa triste « captivité pour rentrer dans la vie libre devient pour lui « le véritable moment où il endosse la casaque » ; et encore : « Ils meurent de faim ; voilà comment ils prouvent « qu'ils étaient capables de bonne volonté pour gagner « honnêtement leur vie » ; et il conclut enfin par les lignes suivantes : « Pour nous relever, nous avons besoin de ce

« qui peut seul soutenir l'effort, de ce qui fait tenir le sac
« debout, de ce qui nourrit l'homme : *le Travail*. Si les
« pouvoirs et la société qu'ils représentent, aiment,
« désirent notre relèvement, qu'ils nous le prouvent à leur
« tour en nous procurant ce travail que notre situation
« nous empêche d'avoir. Ou bien qu'ils nous rendent la
« possibilité et les moyens de l'aller chercher partout où
« nous pourrions en trouver. »

Pour mon compte, j'estime que le renom d'humanité que la France a su s'acquérir exige impérieusement que ce déplorable état de choses prenne fin. Il est de justice élémentaire que les libérés obligatoirement maintenus à la Guyane puissent y gagner leur vie ; et, si leur lamentable situation ne devait pas être améliorée à bref délai, je me verrais contraint de conclure, — bien que je me sois déjà montré l'adversaire de cette mesure, et quoique la Métropole ne puisse manquer d'y perdre en sécurité —, à la nécessité de la suppression de la résidence obligatoire ; car il est vraiment inhumain d'empêcher des gens, si peu intéressants soient-ils, de sortir d'un pays où ils ne peuvent trop souvent que mourir de faim.

Pour en terminer avec ce sujet, je rappellerai avoir déjà exposé dans la première partie que la précarité des conditions d'existence des libérés constitue l'un des principaux obstacles à l'amendement des transportés, en raison de l'angoisse du lendemain qu'elle fait peser sur les condamnés en cours de peine. J'en donnerai pour preuve la plainte suivante, reçue d'un transporté en 1909 aux Iles du Salut : « Condamné à cinq ans de travaux forcés en 1900, « à deux ans de la même peine par le tribunal maritime

« spécial à Saint-Laurent pour évacion simple, et à trois
« ans en 1903, même tribunal et même motif ; je suis
« interné aux Iles du Salut depuis 1903 et termine ma
« peine en octobre 1910. Pendant mon internement aux
« Iles je suis arrivé de première classe, catégorie qui
« donne aux condamnés la facilité d'être concessionnaires
« ou engagés. Concessionnaire, je ne puis, il faut verser
« 100 francs. Engagé ; je suis interné, et ce qui est plus,
« je suis maçon, et à ce qu'il paraît assez bon ouvrier et, de
« plus, bon travailleur, et l'on a besoin de moi aux Iles.

« Vous voyez donc la situation qui m'attend en octobre
« 1910 : l'Administration pénitentiaire me mettra dans la
« rue, sans un sou dans ma poche, et pour tout vêtement
« un pantalon bleu, un bourgeron et un chapeau de paille,
« des souliers s'il y en a. Il me restera ainsi la perspec-
« tive, le jour de ma libération, de mourir de faim ou de
« me mettre voleur. Voilà ce qu'on appelle faire revenir
« des hommes au bien. »

J'ai intentionnellement choisi cette plainte, entre plusieurs centaines, tout d'abord parce qu'elle m'a paru dépeindre la situation avec assez d'exactitude et sans exagération. Comment veut-on que des condamnés puissent s'amender quand pèse sur eux une telle inquiétude de ce que sera leur vie lors de leur libération ? Ils peuvent se dire assez justement : « A quoi bon revenir au bien, pour
« n'avoir ensuite que la perspective de mourir de faim ou
« d'être voleur ? » Et je crois même que cette angoisse du lendemain est une cause fréquente d'évasion. Mais, si j'ai reproduit ces lignes, c'est aussi parce qu'elles résument dans leur laconisme émouvant, bon nombre des critiques

que j'ai dû adresser au mode d'application actuel de la transportation, dont je ne pouvais mieux achever l'étude qu'en citant l'appréciation d'un de ceux qui ont eu à subir les rigueurs du régime.

CHAPITRE II

RÉFORMES RÉALISABLES EN CE QUI A TRAIT
A LA COLONISATION PÉNALE

Si le législateur de 1854 avait eu pour but principal la colonisation pénale, les trop médiocres résultats obtenus dans cette voie à la Guyane, — et en particulier la situation lamentable des libérés, qui devaient cependant constituer la plus importante ressource de cette colonisation —, seraient bien pour faire conclure à la suppression de la transportation. Mais dans le système de la loi de 1854, il ne faut pas l'oublier, la colonisation pénale n'avait qu'un rôle accessoire; et M. du Miral n'a pas manqué de le préciser dans les lignes suivantes de son rapport (1) :

« Elle (la peine) n'est pas non plus dépourvue de tout
« avantage au point de vue colonisateur. Ce n'est là,
« suivant nous que son rôle accessoire; il ne doit jamais
« faire fléchir la sévérité de la discipline, ni diminuer
« l'exemplarité de la peine, mais il mérite pourtant d'être
« pris en considération. » Et plus loin, il ajoute (2) :
« mais le projet n'a pas commis la faute de subordonner

(1) V. *infra*, Annexes, p. xv.

(2) V. *infra*, Annexes, p. xvi.

« l'élément pénal à l'élément colonisateur : la peine
« d'abord, la colonisation ensuite, et sur le second plan
« seulement, telle est la pensée manifeste de la loi nou-
« velle. »

Tout en encourageant la colonisation et en espérant un amendement plus facile des condamnés, ce que voulait par dessus tout le législateur de 1854 en instituant la transportation, c'était donc d'assurer en même temps une expiation rigoureuse du crime et la préservation de la société métropolitaine. Or, je crois avoir démontré dans la première partie que ce double but essentiel a bien été atteint, et que cela seul justifie le maintien de la transportation, même si l'on admettait la faillite complète de la colonisation pénale. Cependant, si les résultats acquis pour l'expiation et la préservation de la société semblent suffisants à eux seuls pour faire renoncer à la suppression de la transportation, il n'en reste pas moins nécessaire de tenter tous les efforts possibles en vue d'améliorer cette colonisation pénale, qui, tout en n'ayant dans le régime qu'un rôle accessoire, conserve malgré tout une très réelle importance en elle-même, car mieux conduite, elle paraît susceptible de donner à la Guyane une certaine prospérité.

Mais, pour que d'heureux résultats puissent être acquis dans cette voie, il est indispensable que l'Administration pénitentiaire renonce franchement à la méthode qui l'a portée jusqu'ici à n'utiliser, — autant qu'il lui était possible —, la main-d'œuvre pénale que pour ses seuls besoins; et qu'elle en vienne, pour ce qui concerne l'emploi de cette main-d'œuvre, à considérer comme sa plus noble tâche, comme le but essentiel auquel les autres

doivent au besoin être sacrifiés, la préparation à la colonisation libre ou libérée. En voulant modifier aussi radicalement des habitudes qui constituent une tradition déjà longue, on se heurtera, j'en suis persuadé, à de vives résistances, avouées ou dissimulées ; mais il appartient au Département des Colonies de faire comprendre au personnel de l'Administration pénitentiaire, par des prescriptions impératives et réitérées au besoin, quel est en cette matière son véritable devoir, d'ailleurs conforme aux vues du législateur de 1854. Il faut encore que le Gouverneur de la Guyane soit invité à veiller sur place à l'exécution de ces prescriptions ; et pour donner plus d'efficacité à son intervention, j'estime qu'il convient de confier à ce haut fonctionnaire, mieux au courant que toute autre autorité des besoins et des ressources de la colonie, le soin d'arrêter la répartition des effectifs de condamnés pour les différents travaux. Ainsi guidée par le Département, dirigée et surveillée par le Gouverneur, il est permis de croire que l'Administration pénitentiaire, mieux éclairée sur le but qu'elle doit poursuivre, fera à la Guyane une œuvre vraiment utile, dont le résultat sera de transformer peu à peu un vaste désert insalubre en un pays habité et cultivé. Et toutes les réformes que je vais maintenant envisager tendent plus ou moins directement vers ce but, éminemment désirable à tous égards.

ARTICLE 1^{er}**Amélioration de la main-d'œuvre pénale**

Pour accroître la valeur de la main-d'œuvre pénale, actuellement si peu productive, je compte tout d'abord beaucoup sur plusieurs des réformes que j'ai préconisées dans la première partie, et entre autres sur les améliorations à apporter à l'alimentation, à l'habillement et à l'hygiène des transportés ; car il est bien évident que mieux nourris, mieux habillés et soumis à une meilleure hygiène, les condamnés deviendront plus aptes à résister au climat et à la maladie, et qu'ils pourront ainsi fournir pour le travail un meilleur rendement. J'espère aussi, qu'en voyant apporter plus d'égalité, plus de justice, dans l'exécution de la peine, les meilleurs seront encouragés à bien faire. Je compte enfin dans une large mesure sur la sélection par catégories pour éviter, chez ceux encore capables de bons sentiments, la démoralisation due trop souvent au contact d'individus irrémédiablement gangrenés.

Mais à ces réformes, d'autres encore doivent venir s'ajouter : le nombre des ouvriers de profession étant relativement peu élevé, il est de toute nécessité de l'accroître en formant des apprentis. Pour encourager les condamnés dans cette voie, des gratifications supplémentaires pourraient être accordées, tant aux ouvriers donnant un enseignement profitable, qu'aux apprentis ayant acquis une certaine habileté.

Les transportés étant généralement mal préparés aux

travaux de la terre, il est également nécessaire d'en initier le plus grand nombre possible aux cultures susceptibles de donner de bons résultats à la Guyane. Dans ce but, je ne suis pas partisan de la création de fermes-écoles, qui se sont révélées à la Nouvelle-Calédonie aussi coûteuses qu'inutiles. Il me semble préférable d'organiser des tournées d'inspection agricole, faites par des agents compétents, qui passeraient un certain temps dans chaque camp ou chantier et donneraient aux surveillants, suivant la nature du terrain, des instructions appropriées aux différents genres de cultures. Les transportés seraient ensuite efficacement dirigés dans leur travail.

Sans chercher à réaliser la théorie du « travail attrayant », je crois cependant qu'il serait bon de démontrer aux transportés, toutes les fois que cela est possible, l'utilité de leur besogne ; car il a été reconnu que les condamnés mettent plus d'énergie à l'ouvrage quand ils constatent que leur travail ne restera pas inutile. Et dans cet ordre d'idées, les travaux les plus intéressants devraient évidemment être confiés aux meilleures catégories.

Mais la réforme vraiment capitale, celle sans laquelle toutes les autres ne constitueraient que des palliatifs de médiocre efficacité, consiste, je le crois fermement, dans l'absolue nécessité de rémunérer la main-d'œuvre, si faiblement que ce soit, car le travail ne pourra jamais être vraiment productif tant qu'un salaire ou une prime ne viendra pas le récompenser. J'ai déjà cité à ce sujet (à l'article 1^{er} du chapitre I de cette deuxième partie) (1), l'avis fort net d'un fonctionnaire de l'Administration péniten-

(1) V. *suprà*, p. 97.

tiaire très au courant de la question. Peut-être n'est-il pas inutile de faire connaître également ce que pensent les intéressés eux-mêmes sur ce point. A cet effet, je crois devoir reproduire un passage des doléances des libérés, — dont j'ai déjà fait mention (1) —, et qui contiennent les lignes suivantes :

« Nous plaçons ici une revendication capitale : les
« travaux forcés, a-t-on dit un jour, pour être un véritable moyen d'intimidation et un châtiment rigoureux,
« ne doivent pas être rétribués.

« Ce jour-là, on a frappé le travail dans ce qu'il a de
« plus noble : la fin vers laquelle il tend avant toutes
« autres ; on l'a frappé où il n'était pas possible de croire
« qu'on le frapperait de nos jours, dans son fruit, autant
« que dans ce qui enfante, forme ce fruit. Si peu que ce
« soit, lorsque l'homme même ignorant voit que ses
« efforts, que son assiduité font grossir son petit pécule, il
« s'intéresse à son travail. Mais le labeur sans rémunération, sans ce qui le rend juste et naturel, ce labeur est
« impossible, impossible à être véritablement forcé.

« De plus, les conséquences de la mesure supprimant
« la paye des condamnés aux travaux forcés ont été
« désastreuses à tous les titres. Ce que le budget a
« économisé en salaires directs, il l'a indirectement perdu
« plusieurs fois par le gaspillage auquel se sont livrés les
« condamnés que poussaient des besoins satisfaits auparavant par la paye. Tout le monde leur a donné la main
« pour ce gaspillage, chacun y ayant de l'intérêt. Le
« travail obligatoire y a tout perdu : et l'attention

(1) V. *suprà*, p. 170.

« nécessaire à sa bonne confection; et la matière,
« distraite ou altérée, peut-être vendue ou employée au
« bénéfice de l'ouvrier non rétribué.

« Puis les condamnés ayant fini leur peine se sont
« trouvés, par suite du manque de ce salaire dont partie
« leur constituait une masse, sans ressource aucune à leur
« libération et susceptibles tous d'être condamnés
« dix jours après leur libération, pour vagabondage.

« Dans l'intérêt des travaux exécutés par l'Administra-
« tion, comme dans l'intérêt du libéré astreint à la rési-
« dence, la rémunération du travail pour le condamné est
« indispensable; c'est le premier de tous les remèdes,
« puisqu'il commence avec la vie même du condamné
« lorsqu'il arrive à la colonie. »

Bien que le transporté rédacteur de ces lignes ait envisagé la question plus particulièrement au point de vue des libérés, son opinion est sensiblement la même, — en ce qui concerne les fâcheux résultats subis par l'État du fait de la non-rémunération —, que celle du fonctionnaire dont j'ai précédemment reproduit l'avis. Pour l'un comme pour l'autre, la principale cause du mauvais rendement et des soustractions de matières réside dans l'absence de salaires. Placés dans des situations aussi antagonistes, s'ils professent une opinion semblable, il faut bien admettre que cette opinion représente la vérité, et je la considère comme telle : comme eux, je crois à la nécessité d'une rémunération.

Je ne demanderai d'ailleurs dans ce but, aucune modification des règlements en vigueur et me baserai uniquement sur l'article 12 du décret du 4 septembre 1891 pour préconiser une réforme facilement réalisable. Les qua-

trième et cinquième paragraphes de cet article sont en effet ainsi conçus :

« Art. 12. — 1° — 2° — 3° — 4° Les condamnés
« peuvent, par leur travail et leur conduite, obtenir un ou
« plusieurs bons supplémentaires dont la valeur est fixée
« par un arrêté ministériel.

« 5° Si ces bons ne sont pas consommés le jour même,
« la valeur en est versée au pécule. »

En fait, les transportés accomplissant le travail normal et non punis, obtiennent généralement chaque jour une gratification ou bon supplémentaire en pain, vin ou tabac, et exceptionnellement deux de ces gratifications. En raison de l'insuffisance trop réelle de l'alimentation, les bons supplémentaires sont toujours consommés en nature. Mais en tenant compte des améliorations de nourriture exposées au chapitre II de la première partie (1) ; il semble possible de transformer une partie ou la totalité de ces gratifications en argent et d'en verser le montant au pécule. En évaluant uniformément les bons supplémentaires à dix centimes, on pourrait par exemple prescrire que la moitié serait allouée en nature au condamné en pain, vin ou tabac, et que l'autre moitié, soit cinq centimes, profiterait à son pécule. Si minime que se révèle cette prime journalière, elle n'en serait pas moins une précieuse ressource pour les libérés, en même temps qu'un encouragement pour le transporté en cours de peine, qui pourrait se dire qu'il travaille un peu dans son propre intérêt. Et il n'en résulterait aucun surcroît de dépense pour l'État ; le trésor public y trouverait même avantage s'il était stipulé que le pécule

(1) V. *suprà*, p. 81.

ainsi constitué serait versé au trésor en cas de décès du transporté avant sa libération. Quant au condamné à perpétuité, l'existence d'un pécule lui appartenant ne pourrait que l'encourager à mériter par sa bonne conduite la faveur d'une remise de peine qui fait de lui un condamné à temps.

La latitude serait d'ailleurs laissée aux transportés qui le désireraient de ne rien consommer en nature et de verser au pécule l'intégralité de la gratification, soit dix centimes par jour pour le plus grand nombre. Ceux qui perçoivent exceptionnellement deux gratifications auraient la même liberté. Enfin, en vue d'une exécution meilleure et plus rapide des travaux à effectuer ; c'est-à-dire en réalité dans l'intérêt même de l'État, je crois qu'il serait bon, — tout en n'allouant à la masse qu'une seule gratification journalière —, d'en accorder jusqu'à trois et quatre, soit trente et quarante centimes par jour, aux ouvriers d'art qui accomplissent sérieusement leur travail ; et aussi aux ouvriers de profession qui forment des apprentis, ainsi que j'ai déjà eu l'occasion de l'exposer. Ces apprentis eux-mêmes, quand ils auraient acquis une certaine habileté, obtiendraient également une gratification en sus.

La prime journalière maxima de quarante centimes devrait évidemment demeurer une exception et n'être accordée qu'à ceux qui s'en montreraient réellement dignes ; mais le seul espoir de l'obtenir en encouragerait beaucoup à bien faire, si j'en crois les paroles d'un transporté, ouvrier mécanicien à Saint-Laurent, qui disait récemment : « S'il y avait un pareil salaire (40 centimes « par jour), mais on obtiendrait des merveilles. »

ARTICLE 2

Travaux à exécuter et cultures à entreprendre par l'Administration pénitentiaire. — Préparation à la colonisation libre par les Antillais.

Avec une répartition de la main-d'œuvre pénale arrêtée par le Gouverneur de la Guyane, il y a lieu d'espérer tout d'abord une meilleure utilisation d'ensemble : les travaux seraient alors exécutés dans l'intérêt de la colonisation et non plus suivant les préférences de l'Administration pénitentiaire et trop souvent pour n'être utiles qu'à elle seule.

Il serait également nécessaire de ne plus disperser cette main-d'œuvre dans une multitude d'emplois dont beaucoup pourraient facilement être supprimés, et d'en appliquer une plus grande partie à des œuvres d'un réel intérêt pour la colonisation : les travaux d'assainissement de Saint-Laurent et de plusieurs autres points rentrent bien dans cette catégorie ; des routes et des canaux doivent aussi être construits.

Il faut encore renoncer franchement aux cultures riches de café et de cacao, puisque partout elles n'ont donné que des déboires répétés ; et se consacrer à la culture en grand des légumes du pays, dont plusieurs essais satisfaisants permettent de conclure que ces denrées, substituées aussi souvent que possible aux légumes secs, amélioreraient notablement la ration des transportés. La culture du riz pourrait aussi être tentée dans les terrains voisins du fleuve Maroni, ce qui permettrait de donner satisfaction aux transportés malgaches et à d'autres condamnés indi-

gènes qui préfèrent cette denrée au pain. L'introduction de riz et de légumes du pays dans la ration serait d'ailleurs pour l'État une source d'économies appréciables. Il paraît également possible de cultiver avec succès, sur certains points convenablement choisis des légumes d'Europe, qui, étant consommés frais, constituent une précieuse ressource pour l'alimentation des malades et même des gens bien portants. Un commandant supérieur a obtenu dans ce sens d'excellents résultats à Saint-Jean-du-Maroni, où j'ai vu des légumes, des choux entre autres, qui ne le cédaient en rien en beauté à ceux de France. En 1909, il a été ainsi récolté à Saint-Jean 30.300 kilos de légumes frais d'Europe, et 37.250 kilos en 1910. Or, ce qui se fait à la Relégation, ne semble pas impossible à réaliser à la Transportation.

D'après les résultats obtenus au camp du Tigre, je crois aussi que la culture du bananier est susceptible de prendre une grande extension en Guyane française, qui pourrait ainsi devenir comme sa voisine, la Guyane hollandaise, un pays exportateur de bananes. De Paramaribo partent en effet fréquemment de grands vapeurs entièrement chargés de ces fruits, à destination de l'Amérique du Nord, dont la demande reste malgré cela, partiellement non satisfaite; la production de la Guyane française trouverait donc facilement des débouchés.

La culture de balata et de l'hévéa peut encore constituer une ressource appréciable, car le sol du Maroni se montre particulièrement favorable aux arbres à gomme. Mais il faut planter et exploiter avec méthode et persévérance, car tout récemment, dans la région de Mana, un champ de

balatas a séché en entier après avoir été saigné à blanc par des équipes de transportés.

L'Administration pénitentiaire devrait aussi se consacrer davantage à l'élevage : dans la première moitié du dernier siècle, et en particulier vers 1830, l'élevage guyanais a été en pleine prospérité, et l'excédent des troupeaux était alors exporté aux Antilles. Mais la suppression de l'esclavage a fait désertir l'industrie pastorale en 1848, et les découvertes aurifères lui ont donné le coup de grâce. Dans les savanes qui bordent la côte sur plus de 130 kilomètres, avec une profondeur variable de 3 à 8 kilomètres, et dont les pâturages, presque partout de bonne qualité, pourraient nourrir au moins 50.000 têtes de bétail, il n'existait plus que 11.000 têtes en 1872, 9.000 en 1888, et 4.600 seulement en 1911. Les épizooties ont été partiellement la cause de cette rapide décroissance, mais l'indolence des habitants y a aussi beaucoup contribué, car les bestiaux sont généralement très mal soignés. Il en résulte que la Guyane, jadis pays exportateur de bétail, doit maintenant s'adresser au Vénézuéla pour la plus grande partie de la viande qu'elle consomme. Ce serait donc pour la transportation une œuvre vraiment belle et utile que d'entreprendre la reconstitution du cheptel guyanais, en montrant la voie à la population libre, et en lui prouvant que, grâce à de sages mesures prophylactiques et à des sélections appropriées, l'élevage peut rapidement prospérer; et dans cet ordre d'idées, les condamnés arabes, généralement bons pasteurs, seraient d'un précieux concours. Quand bien même l'Administration pénitentiaire ne serait pas suivie par la population libre et ne réussirait ainsi qu'à élever sur

son territoire le bétail nécessaire à la consommation des condamnés, ce seul résultat, avantageux pour les finances de l'État, constituerait déjà une belle récompense de l'effort tenté.

J'arrive enfin à ce qui doit être, parmi les travaux à entreprendre, le but essentiel du Gouverneur de la Guyane comme de l'Administration pénitentiaire : *la préparation à la colonisation libre*. Il faut que les transportés déboisent, défrichent et aménagent des terrains pour les livrer ensuite tout préparés, moyennant une redevance plus ou moins élevée à verser à l'État, à des colons libres, qui viendraient alors les mettre en valeur. Des équipes de condamnés seraient installées à cet effet dans des camps provisoires ; puis, la besogne terminée sur un point, le camp serait levé et l'équipe se transporterait plus loin pour préparer d'autres terrains. La plus grande partie du domaine pénitentiaire serait tout d'abord ainsi mise en valeur, puis les équipes de transportés pourraient ensuite être poussées vers l'est, en aménageant successivement les terrains assez rapprochés de la route coloniale parallèle à la côte, dont la construction serait poursuivie de façon à assurer aux colons un moyen de communication pratique. Plus tard, d'autres terrains seraient préparés dans les mêmes conditions à proximité de la voie ferrée, dont je démontrerai la nécessité à l'article suivant. L'emploi de cette méthode, outre l'intérêt supérieur de la colonisation, présenterait à mes yeux un autre avantage, qui serait d'éloigner peu à peu les transportés du fleuve Maroni et de la frontière hollandaise, ce qui rendrait les évasions de plus en plus rares et difficiles.

Mais, ne manquera-t-on pas de m'objecter, quels seront ces colons libres qui viendront occuper et cultiver les terrains ainsi préparés? J'ai en effet déjà exposé que je ne croyais pas à la colonisation de la Guyane par les Européens (1), qui n'en supporteraient que trop difficilement le climat; il ne faut donc pas songer à y envoyer nos paysans de France, pour renouveler les lamentables expériences des dix-septième et dix-huitième siècles, et en particulier celle de l'expédition de Thibault de Chanvalon à Kourou en 1763. Mais il est d'autres citoyens français qui peuvent parfaitement vivre en travaillant à la Guyane et même y faire souche, et qui l'ont déjà prouvé : je veux parler des hommes de couleur de la Martinique et de la Guadeloupe. Ces Antillais, qui forment déjà une bonne part de la population libre de la colonie, s'accommodent en effet facilement du climat de la Guyane et y procrèent des enfants viables, comme dans leur pays natal; et l'exemple des colons de Montjoly, que j'ai eu l'occasion de citer (2), prouve d'autre part qu'ils peuvent obtenir de bons résultats en travaillant la terre. Il faut donc attirer à la Guyane ces Antillais, en leur offrant des terrains tout préparés dans des conditions avantageuses pour eux. Je ne suis cependant pas partisan d'une gratuité absolue des concessions, car cette gratuité provoque trop souvent les demandes de paresseux, incapables de faire œuvre utile; il ne faudrait pas non plus réclamer pour ces terrains un prix élevé, qui découragerait certainement les émigrants de la Martinique et de la Guadeloupe, en général peu for-

(1) V. *suprà*, p. 153.

(2) V. *suprà*, p. 114.

tunés. La meilleure solution consisterait vraisemblablement à imposer un certain nombre d'annuités de rachat, dix par exemple, dont le taux devrait d'ailleurs ne présenter qu'une faible somme par hectare. La première annuité ne serait exigible que la quatrième année suivant l'envoi en concession, et le colon deviendrait propriétaire définitif sitôt la dernière annuité payée. Ces concessions devraient être soumises à un régime très libéral, qui encouragerait les Antillais à les solliciter; et à ce point de vue, il serait prudent de les soustraire complètement à la tutelle de l'Administration pénitentiaire, qui abandonnerait les terrains sans esprit de retour et les remettrait à la colonie, aussitôt qu'ils seraient aménagés. Le Gouverneur seul interviendrait ensuite pour l'attribution des lots et l'application du régime des terres.

Si cette méthode de colonisation semble la seule susceptible de produire d'heureux effets en Guyane, elle ne serait pas non plus dépourvue d'intérêt pour la Martinique et la Guadeloupe, car ces îles sont surpeuplées et se trouvent en outre appauvries par la monoculture de la canne à sucre, depuis trop longtemps pratiquée; leur sol ne nourrit que péniblement la population, dont une partie est en réalité misérable. L'exode de bon nombre de leurs habitants vers la Guyane serait donc une excellente opération pour ces deux colonies. J'estime enfin que le but poursuivi constitue la meilleure politique intercoloniale qu'il soit possible de tenter; et, si le Gouvernement général de nos colonies d'Amérique vient à être créé avant longtemps, ainsi qu'il en est question, cette œuvre vraiment belle, — et dont la grandeur a de quoi séduire un homme éminent, possédant des vues élevées, et ne se laissant pas rebuter par

quelques difficultés d'exécution —, pourra se trouver sensiblement facilitée.

Quoi qu'il adviennne, je tiens à redire que la colonisation de la Guyane par les Guadeloupéens et les Martiniquais me semble à l'heure actuelle la seule pratiquement réalisable, et la seule capable de donner une certaine prospérité à une colonie jusqu'ici bien déshéritée. Aussi cette proposition tient à mes yeux la première place parmi les diverses réformes ayant trait à la colonisation. J'y attache donc la plus extrême importance.

ARTICLE 3

Cessions de main-d'œuvre aux services publics, aux municipalités et aux particuliers. — Chemin de fer de la Guyane.

Il semble tout d'abord nécessaire de veiller à une plus stricte exécution des prescriptions des articles 4 et 10 du décret du 13 décembre 1894 en ce qui concerne la nature des travaux en vue desquels des cessions de main-d'œuvre pénale peuvent être consenties aux services de l'État, au service local, aux municipalités et enfin aux particuliers. Ces deux articles n'ont en effet prévu, pour ces cessions, que les seuls travaux de colonisation et d'utilité publique ; et j'ai établi à l'article 3 du chapitre 1 de cette seconde partie, que certaines cessions consenties à la Guyane ne pouvaient rentrer dans cette catégorie. A restreindre ainsi les cessions aux seuls emplois autorisés par le texte, je vois encore l'avantage de laisser plus de travail disponible pour

les condamnés placés en assignation individuelle, et surtout pour les libérés qui en manquent.

En vue d'éviter les fâcheux résultats actuels de la promiscuité sur les chantiers, il faudrait, — si la sélection par catégories préconisée dans la première partie était réalisée —, n'affecter à chaque cession que des transportés de même catégorie.

Pour les cessions aux particuliers, il me paraît conforme à l'esprit comme à la lettre de l'article 44 de la loi de 1854 de ne désigner que des condamnés de première classe, qui ont au moins donné des gages de bonne conduite relative.

Mais une fois exposées les quelques réformes de détail qu'il me semble nécessaire d'introduire dans l'octroi des cessions de main-d'œuvre pénale, je crois bon d'indiquer de quelle façon cette main-d'œuvre me paraît pouvoir être utilement employée à la Guyane : en dehors des nombreux travaux de routes, de canaux, de drainage et d'assainissement que le service local et les municipalités devraient entreprendre, si leurs budgets ne se trouvaient grevés de trop lourdes dépenses improductives de personnel, je vois en particulier deux œuvres vraiment importantes :

Tout d'abord la continuation de la route coloniale n° 1 de la Pointe-Macouria à Sinnamary, dont la construction a été à peu près abandonnée depuis quelques années. Cette route, qui s'éloigne peu de la côte et devrait avoir son origine à Cayenne, pourrait être poussée plus tard jusqu'à Mana et Saint-Laurent du Maroni, ce qui lui ferait traverser toute la région la plus propice à l'élevage. Les deux seules villes importantes de la Guyane se trouve-

raient ainsi reliées par une voie carrossable, passant en outre dans les principaux bourgs de la colonie, et qui constituerait par suite un moyen pratique de communication, surtout si l'on facilitait la traversée des fleuves par des bacs commodes, permettant le passage, non seulement des piétons, mais encore des véhicules divers et des bestiaux. Une voiture pourrait ainsi se rendre de Cayenne à Sinnamary (et plus tard jusqu'à Saint-Laurent) sans rompre charge; la mise en valeur des terrains situés à proximité de la route se trouverait donc grandement facilitée, et ce serait là un précieux encouragement pour les colons. M. Renard (1), Ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées, dans son rapport de mission à la Guyane en 1911, conclut d'ailleurs à l'utilité incontestable de la continuation de cette route.

En second lieu, il faudra sans doute se résoudre avant longtemps à construire un chemin de fer à la Guyane, pour relier au chef-lieu ou à un autre point de la côte les placers de l'Inini et du Haut-Maroni; un tracé empruntant la vallée de la Comté pour aboutir aux riches placers de l'Inini a déjà été étudié en 1907 par le Capitaine du génie Refroigney; mais les ressources normales font défaut pour entreprendre la construction, qui ne pourra être menée à bien que grâce à un emprunt. Il importe d'ailleurs que l'on se hâte, car cette voie ferrée présente pour la Guyane une exceptionnelle importance; on pourrait presque dire que c'est une question de vie ou de mort pour la colonie.

(1) Pierre Renard. *Mission en Guyane*, 1911, p. 62 à 68.

En effet, les recettes budgétaires de la Guyane de l'exercice 1909, prévues pour 3.400.000 francs, se sont élevées à 3.800.000 francs ; et dans ce dernier chiffre les contributions indirectes figurent à elles seules pour 2.700.000 francs, se décomposant en 547.000 francs de droits de douane et accessoires, 448.000 francs de droits de consommation à l'entrée sur tous articles, 861.000 francs de taxes de consommation sur les spiritueux, tabacs et opiums, et enfin 944.000 francs de droit de circulation sur l'or natif. Pour l'exercice 1908, les droits sur l'or ont même produit 1.023.000 francs, sur un total de 2.771.000 francs de contributions indirectes et un ensemble de recettes budgétaires de 3.680.000 francs. Si l'on ajoute à ces chiffres le produit du droit d'octroi de mer, — frappant la plus grande partie des articles et constituant la principale ressource budgétaire des communes —, qui pour 1908, s'est élevé à 690.000 francs ; il devient de toute évidence que toute la vie économique de la Guyane repose presque exclusivement sur l'or, soit par le commerce direct de ce métal, soit par les transactions des divers objets et des denrées alimentaires ou liquides destinés aux chercheurs d'or. En fait, si l'or venait à manquer, la plus grande partie des maisons de commerce de Cayenne et de Saint-Laurent, comme de Mana et de Sinnamary, devraient fermer leurs portes, et le budget de la colonie ne pourrait plus être équilibré.

Or, toutes les ressources de la Guyane française provenant de l'or se trouvent en ce moment menacées par la construction du chemin de fer hollandais à voie de 1 mètre, partant de Paramaribo et qui, au commencement

de 1911 était déjà établi sur un parcours de 166 kilomètres. Son terminus a été d'abord fixé à Dam, à 174 kilomètres du chef-lieu de la Guyane néerlandaise ; mais ce n'est là qu'une mesure provisoire, et le projet non avoué semble bien être de pousser le rail jusqu'à la frontière française, en face du confluent de la rivière Inini et de l'Awa. L'Inini servirait alors au chemin de fer de prolongement naturel vers la région des riches placers français. On parle en outre, dès maintenant, d'un embranchement qui relierait à la ligne principale le centre hollandais d'Albina, situé sur le Maroni, en face de Saint-Laurent.

Si ces voies, une fois mises en exploitation, ne sont pas concurrencées par un chemin de fer établi en territoire français, on peut affirmer que le commerce de notre colonie recevra un coup mortel : Il faut en effet, à l'heure actuelle, compter deux mois en moyenne pour que les chercheurs d'or, aussi bien que les vivres, le matériel et les marchandises qui leur sont nécessaires, puissent remonter le Maroni de Saint-Laurent à la région des placers. En outre de la perte de temps et des risques d'une navigation périlleuse dans les rapides du haut fleuve ; voyageurs comme marchandises doivent encore subir un tarif draconien ; car les piroguiers assez habiles pour affronter cette navigation, — généralement des nègres bosch —, sont peu nombreux, ce qui leur permet d'imposer leurs exigences. Pour se rendre aux placers, le mineur doit donc se résoudre à un voyage périlleux, long et coûteux, qu'il ne peut d'ailleurs entreprendre, s'il ne possède pas un petit capital. Aussi, quand il pourra abandonner la voie fluviale

pour prendre la voie ferrée qui, d'Albina ou de Paramaribo, le déposera en deux jours au même point, sans risques et avec beaucoup moins de frais, il n'est pas douteux qu'il choisira le chemin de fer. En ce qui concerne les marchandises, des magasins hollandais, — approvisionnés en articles grevés d'un fret beaucoup moins onéreux et fréquemment renouvelés —, ne manqueront pas de s'élever rapidement sur les bords de l'Awa au terminus de la voie ferrée ; et ce ne seront pas les quelques postes douaniers établis à notre frontière qui pourront alors beaucoup entraver, — quelle que soit leur vigilance —, le passage en contrebande des marchandises et de l'or natif que les placériens ont l'habitude de donner en échange ; la fraude se pratiquera inévitablement sur une vaste échelle, et le commerce de la Guyane française, pas plus que l'équilibre de son budget, ne pourront résister à ce coup.

Mais, si le danger est vraiment très grave, il ne semble pas impossible d'y parer, surtout en déployant une réelle activité : la voie ferrée hollandaise, commencée en 1903, n'était arrivée en 1911, je l'ai dit déjà, qu'au kilomètre 166, sa construction est donc lente. Or, parvenue à Dam, au kilomètre 174, ce qui doit être chose faite à l'heure où j'écris ces lignes, il lui reste encore 200 kilomètres environ à parcourir pour atteindre l'Awa, en face du confluent de l'Inini. Si l'on admet la même rapidité d'exécution, ce n'est donc pas avant une bonne dizaine d'années que la locomotive hollandaise arrivera sur les bords de l'Awa, en regard de l'Inini.

Or le tracé français par la vallée de la Comté, étudié en 1907, ne comporte, d'après M. l'Ingénieur en chef

Renard (1), qu'une longueur de 160 kilomètres environ, de la tête de ligne de Cacao aux placers de la haute-Inini ; car il est prévu que le trajet de 80 kilomètres qui sépare Cayenne du dégrad Cacao, sera effectué par voie d'eau en suivant le Tour-de-l'Ile, l'Oyac, l'Orapu et la Comté. M. Renard (2) estime en effet que ces cours d'eau sont facilement navigables pour des grands vapeurs de rivière ; et pour rendre le voyage de Cayenne à Cacao vraiment rapide et pratique, il suffirait d'approfondir quelque peu le Tour-de-l'Ile par des dragages peu onéreux.

On a d'ailleurs senti le danger en haut lieu, car après M. Renard, — qui juge la construction de ce chemin de fer indispensable (3) —, un autre ingénieur a été tout récemment envoyé à la Guyane en vue de préparer la construction de cette voie ferrée, qui pourra être assez rapidement conduite, si les moyens financiers ne font pas défaut. Mais il importe par dessus tout de se hâter, et dans ce but, la main-d'œuvre pénale, — sur laquelle l'ingénieur envoyé dans la colonie semble compter beaucoup —, devra être largement utilisée. Il serait d'ailleurs difficile de l'employer à une œuvre plus utile à la colonisation et au développement économique de la Guyane (4).

(1) Pierre Renard. *Mission en Guyane*, 1911, p. 38.

(2) Pierre Renard. *Mission en Guyane*, 1911, p. 37.

(3) Pierre Renard. *Mission en Guyane*, 1911, p. 31.

(4) Si, comme il y a tout lieu de le craindre, on ne peut arrêter l'envasement du port de Cayenne, et qu'il faille l'abandonner un jour (ainsi que je l'ai exposé au commencement de cette seconde partie) pour transporter le centre d'affaires de la colonie à Saint-Laurent du Maroni, excellent port de fleuve ; il semblerait logique de s'inspirer de cette considération pour l'établissement de la voie

Mais, si l'on ajoute à la construction de cette voie ferrée, celle de la route coloniale n° 1 et les autres travaux de colonisation dont j'ai exposé la nécessité dans l'article précédent, il est permis d'admettre que l'intégralité de la main-d'œuvre des transportés en cours de peine, — et j'ajouterai même, des relégués collectifs —, peut être pendant de longues années utilement employée en Guyane française. Il ne semble donc pas indispensable de réduire son effectif par l'envoi de sections mobiles dans les autres colonies.

ARTICLE 4

Assignment individuelle

Pour obtenir une égalité plus grande de l'exécution de la peine dans l'assignation, l'Administration pénitentiaire

ferrée et de faire partir le rail, sinon de Saint-Laurent, du moins du Saut Hermina, point où le Maroni cesse d'être navigable pour les bateaux d'un certain tonnage.

Mais la ville de Cayenne, — qui à elle seule élit plus de la moitié des membres du Conseil général et préside ainsi aux destinées de la colonie, — ne se résoudrait pas à accepter cette solution, qui serait la proclamation anticipée de sa ruine.

Je dois d'autre part reconnaître que le tracé de chemin de fer par la vallée de la Comté est lié à un projet d'amélioration du port de Cayenne, que l'on espère remettre et conserver en état de recevoir des vapeurs d'assez fort tonnage. Je souhaite pour la Guyane que ces espoirs ne soient pas déçus ! Il faut aussi admettre qu'une voie ferrée française au Maroni doublerait en quelque sorte le railway hollandais ; et ce ne serait pas là une condition de trafic rémunérateur.

devrait faire effectuer par ses fonctionnaires des tournées fréquentes chez les engagistes, en vue de se rendre compte si les prescriptions de l'article 38 du décret du 13 décembre 1894 (modifiées par décret du 30 août 1898), relatives aux obligations du patron envers l'assigné, sont scrupuleusement observées. Dans le même but, il serait bon de compléter le chapitre v du décret précité de 1894, par une mesure fixant le nombre des heures de travail qui peuvent être imposées par l'engagiste à l'assigné.

Bien que l'assignation n'ait reçu que peu d'extension à la Guyane, je ne suis pas d'avis d'accroître l'effectif des assignés, tout simplement parce qu'ils enlèvent du travail aux libérés. Je crois même préférable de n'accorder les envois en assignation qu'aux condamnés de première classe qui se trouvent dans les six derniers mois de leur peine. L'assignation ne serait plus ainsi qu'une période préparatoire à la libération, pendant laquelle le transporté pourrait se constituer quelques ressources qui lui seraient précieuses lors de l'expiration de sa peine. En outre, la durée de l'assignation étant réduite pour chacun, pour une même quantité d'emplois, plus nombreux seraient les condamnés pouvant jouir de ce bénéfice.

Mais, dans les limites que je viens de tracer, l'Administration pénitentiaire devrait favoriser les assignations en dressant à l'avance des listes des transportés de première classe sur le point d'entrer dans les six derniers mois de leur peine et qui désirent travailler chez l'habitant, en indiquant en regard du nom de chaque homme, sa profession et ses aptitudes spéciales, ainsi que la région dans laquelle il préférerait être engagé. Toute la publicité possible

devrait être donnée à ces listes, dont il serait fait une revision périodique ; les habitants se trouveraient ainsi renseignés sur la main-d'œuvre qu'ils peuvent obtenir. Il devrait encore être interdit à l'Administration pénitentiaire de conserver jalousement les bons ouvriers jusqu'à leur libération pour ses propres besoins ; si ces hommes ont réellement rendu des services, ils n'en méritent que mieux la faveur de l'assignation, qu'il est inique de leur refuser tout simplement parce qu'ils sont utiles sur les chantiers de l'État. En formant suffisamment d'apprentis pour les différentes professions, l'Administration pénitentiaire peut d'ailleurs toujours éviter de se trouver dans l'embarras du fait du départ de quelques ouvriers. Je crois enfin nécessaire de revenir pour les assignés à l'ancien salaire mensuel de 25 francs, qui a été réduit en 1908 à 10 francs. Cette dernière somme est vraiment insuffisante, car le versement mensuel au pécule du transporté n'est plus ainsi que de 4 francs ; ce qui, pour une période de 6 mois, permet de constituer un capital de 24 francs seulement ; tandis qu'avec le salaire de 25 francs, la somme versée au pécule pour la même période s'élevait à 60 francs. D'autre part, l'assigné ne reçoit plus directement de son patron que 2 francs par mois, tandis que précédemment, il percevait mensuellement 5 francs, ce qui lui permettait de faire quelques économies. La part mensuelle de l'État actuellement réduite à 4 francs, — ce qui constitue une redevance infime —, se trouverait aussi portée à 10 francs avec le salaire de 25 francs, qu'il est donc de l'intérêt des assignés comme des finances publiques de rétablir, en invitant le

Gouverneur de la colonie à prendre un nouvel arrêté dans ce sens.

Les habitants de la Guyane ne manqueront pas de protester contre le retour au salaire de 25 francs ; mais ce tarif est en réalité très modéré, et son rétablissement présentera l'avantage de rendre un peu moins désastreuse pour les libérés la concurrence que leur font les assignés.

ARTICLE 5

Concessions de terres

En premier lieu, il est nécessaire de faire montre d'un esprit plus libéral dans l'application du décret du 9 octobre 1901, et de ne plus considérer comme un événement fâcheux l'aliénation définitive de parcelles du domaine pénitentiaire. Il faut aussi que des mesures soient prises en vue de préparer les transportés en cours de peine à la vie de colon, de façon à ce que, après avoir reçu une éducation agricole appropriée, le concessionnaire sache, en arrivant sur son terrain, de quelle manière il doit entreprendre et conduire les cultures. Il faut enfin, pour éviter des abus, ne plus délivrer de concessions urbaines à Saint-Laurent du Maroni.

Le régime même des concessions semble aussi devoir être modifié sur plusieurs points : la première question qui se pose est de savoir s'il est bon ou mauvais d'accorder des concessions de terres aux condamnés en cours de

peine? M. Girault (1) la résoud ainsi qu'il suit : « Est-il
« bien moral d'accorder une concession à un transporté
« en cours de peine, qui n'a pas encore payé sa dette à la
« société, et de lui créer ainsi une situation que
« pourraient lui envier bien des travailleurs honnêtes?
« N'est-ce pas là un des cas où l'on peut invoquer avec le
« plus de raison la formule célèbre : *la peine d'abord, la*
« *colonisation ensuite*? Supprimer radicalement les con-
« cessions pour les condamnés en cours de peine est une
« réforme nécessaire. »

Tout en étant d'accord avec M. Girault pour reconnaître que l'envoi en concession atténue sensiblement la rigueur de l'expiation, je ne suis cependant pas d'avis de supprimer complètement les concessions pour les transportés en cours de peine. Il suffit d'ailleurs de rappeler que le législateur de 1854 a admis et prévu une situation intermédiaire (2) (celle des concessions et des assignations) entre le châtiment complet et la libération, pour reconnaître que le temps passé en concession ou en assignation doit être considéré comme une période préparatoire à la libération. Cependant, pour laisser une durée toujours suffisante au châtiment complet tout en respectant l'article 11 de la loi de 1854, il me semble bon de restreindre l'octroi des concessions aux seuls condamnés de première classe qui se trouvent dans les deux dernières années de leur peine.

Mais, cette restriction faite, si l'on veut que les concessions pénales produisent quelques heureux résultats, il me

(1) A. Girault. *Législation coloniale*, 1907, t. II, p. 633.

(2) V. *infra*, Annexes, p. xxxii.

paraît indispensable, pour encourager les concessionnaires, de modifier le décret du 9 octobre 1901 sur les points suivants : Il est tout d'abord équitable de ne plus exiger de pécule pour l'envoi en concession, tout au moins tant que l'on ne donnera pas à la généralité des condamnés les moyens de le constituer. Il faut en second lieu supprimer le capital de rachat et ne plus imposer que le versement de dix annuités de la rente ; la première annuité ne serait exigible, comme actuellement, que la troisième année de la concession, et aussitôt la dernière annuité acquittée, le lot deviendrait de façon complète et sans aucune restriction, la propriété du concessionnaire, qui pourrait alors en disposer à son gré. Comme sous le régime actuel, la concession demeurerait provisoire pendant cinq ans ; mais le retrait des concessions provisoires pour abandon, défaut de culture ou inconduite ne pourrait être prononcé que jusqu'à l'expiration de la peine ; une fois libéré, le concessionnaire provisoire ne pourrait être déchu que pour défaut de paiement de la rente ou pour condamnation à plus d'une année de prison. Après cinq années, la concession deviendrait définitive et la déchéance continuerait à ne pouvoir être prononcée à l'égard du concessionnaire définitif que pour défaut de paiement de la rente seulement. Encore conviendrait-il de n'appliquer les déchéances qu'avec circonspection, et de se montrer très large, par exemple, dans l'octroi de délais pour le paiement des annuités de rente, toutes les fois que les concessionnaires, se trouvant dans des circonstances difficiles, feraient preuve de bonne volonté.

Le même régime s'appliquerait d'ailleurs aux concessions

faites aux libérés, qui ne seraient plus astreints au versement d'aucun dépôt de garantie.

Je ne vais pas jusqu'à espérer qu'il puisse résulter de grandes choses des modifications que je viens d'exposer, car je ne crois pas à la possibilité d'une colonisation sérieuse de la Guyane par les transportés européens. J'estime seulement ces réformes susceptibles d'améliorer dans une certaine mesure l'état de choses actuel, tout en augmentant les moyens d'existence des libérés.

ARTICLE 6

Nécessité d'améliorer la situation des libérés

La lamentable situation actuelle des libérés à la Guyane doit de toute nécessité être améliorée, je crois l'avoir suffisamment démontré. Beaucoup des mesures déjà préconisées au cours de ce chapitre tendent vers ce but, mais elles ne constituent en somme que des palliatifs : il faut donc trouver autre chose.

En premier lieu le Gouverneur de la Guyane devrait être prié d'interdire le séjour de Cayenne et de sa banlieue, — conformément à l'esprit du décret du 28 novembre 1906 —, seulement à ceux des libérés dont la présence peut réellement constituer un danger pour le chef-lieu et ses environs, et non comme à l'heure actuelle à la quasi-totalité des transportés de la quatrième catégorie, première section.

Tous les libérés ayant donné des gages de bonne con-

duite seraient ainsi autorisés à résider dans la partie de la colonie où ils peuvent le plus facilement trouver du travail.

Bien que je ne sois pas très partisan de la culture de la canne à sucre, qui a tôt fait d'épuiser le sol insuffisamment riche de la Guyane, je crois que l'Administration pénitentiaire pourrait consacrer successivement à cette culture, pendant quelques années seulement, ceux des terrains nouvellement défrichés qui s'y prêtent le mieux ; ces terres seraient remises provisoirement à la commune pénitentiaire du Maroni, qui y ferait travailler des libérés comme journaliers ; puis après quelques récoltes de cannes à sucre, elles seraient alloties et livrées à des concessionnaires. Cette mesure permettrait de prolonger la période d'activité de l'usine à tafia de Saint-Maurice, qui, faute d'une production suffisante de cannes à sucre, ne peut actuellement fonctionner que pendant trois mois chaque année ; et il deviendrait possible d'employer à cette usine municipale un plus grand nombre d'ouvriers libérés. L'augmentation de production qui serait ainsi réalisée ne doit d'ailleurs causer aucune crainte en ce qui concerne la facilité de son écoulement, car le rhum de la Guyane est d'excellente qualité ; et la commune pénitentiaire est d'autant mieux assurée de trouver des débouchés sur place, que la colonie doit importer de grandes quantités de rhum des Antilles, de qualité généralement inférieure, pour sa consommation.

La colonie, comme l'Administration pénitentiaire et la commune du Maroni pourraient aussi confier l'exécution de certains travaux à des entrepreneurs libérés présen-

tant des garanties, sous condition pour ceux-ci de n'employer aux travaux que des ouvriers libérés.

Il faut encore espérer que, si la construction de la voie ferrée dont j'ai démontré la nécessité pour la Guyane, est entreprise avant longtemps, bon nombre de libérés pourront y obtenir du travail.

Mais, malgré ces diverses réformes et ces nouvelles utilisations de la main-d'œuvre, je ne crois pas qu'il soit possible de trouver l'emploi, à la Guyane, de la totalité d'une population pénale qui, tant comme relégués individuels que comme transportés libérés soumis ou non à la résidence obligatoire, s'élève à 2.200 individus environ. Je le crois d'autant moins que cette population ne pourra que s'accroître peu à peu par la force des choses. En dépit de tous les efforts tentés, il en restera donc toujours une certaine proportion, assez forte, je le crains, privée de moyens d'existence.

Faut-il donc, pour ce seul motif, en arriver à envisager l'éventualité de l'abrogation de l'article 6 de la loi de 1854 ; afin de permettre aux libérés, ainsi qu'ils le réclament instamment, d'aller chercher du travail dans tous les pays où ils peuvent en trouver ? Cette solution radicale est en effet préconisée par plusieurs auteurs. M. Girault (1), moins catégorique, se contente de poser la question dans les termes suivants : « Et ainsi on en arrive
« à se demander s'il est bien utile d'obliger à séjourner
« dans une colonie déterminée l'individu qui a payé sa
« dette à la société ? N'est-ce pas compromettre tout à fait

(1) A. Girault. *Legislation coloniale*, 1907, t. II, p. 622.

« les quelques chances de relèvement qui peuvent subsister que d'astreindre cet individu à vivre dans le voisinage de ses anciens compagnons de bague ? Le plus sage ne serait-il pas de supprimer l'article 6 de la loi de 1854 ? »

Accorder la liberté complète au transporté qui, ayant purgé sa peine de travaux forcés, a ainsi payé sa dette à la société ; telle est généralement la base de la théorie des auteurs qui demandent la suppression de l'article 6. Mais ce point de départ même me semble soulever une objection : dans le système de la loi de 1854 en effet, si la résidence obligatoire n'est qu'une peine complémentaire qui s'ajoute à la peine principale des travaux forcés, elle n'en est pas moins une peine réelle, qui doit être subie comme celle des travaux forcés, pour que la dette envers la société ait été *intégralement payée*.

Supprimer l'obligation de résidence, c'est donc modifier la peine elle-même. J'ajouterai que c'est aussi bouleverser complètement le système actuel de la transportation, dont la résidence obligatoire est l'une des bases essentielles ; il suffit pour s'en convaincre de se reporter au rapport de M. du Miral, dont j'extrais les lignes suivantes (1) : « Deux idées principales le dominent (le projet de loi) : l'accomplissement des travaux forcés hors du territoire continental ; l'obligation d'un séjour perpétuel dans les colonies pénales, même après la peine subie, pour tous les condamnés au-dessus de huit ans, et, pour ceux au-dessous de huit ans, d'un séjour égal à la durée de leur

(1) V. *infra*, Annexes, p. vi.

« peine. Cette obligation de séjour est la disposition véritablement nouvelle du projet; elle est sans précédent dans notre législation et nous n'en connaissons pas d'exemple dans les législations étrangères. La peine des travaux forcés se trouve ainsi associée à une transportation au-delà des mers, à une relégation habituellement perpétuelle dans le lieu où la transportation s'est opérée. »

La suppression de l'article 6 aurait d'ailleurs une autre conséquence plus grave, que j'ai déjà évoquée en traitant des « sections mobiles » : ce serait pour la Métropole la perte de la sécurité qu'elle retire actuellement de la transportation; et cette raison à elle seule me semble assez puissante pour me faire conclure au maintien de l'article 6, pourvu que des moyens d'existence suffisants puissent être mis à la disposition des libérés. Au moment où la ville de Paris et sa banlieue viennent d'être terrorisées par les monstrueux et sanglants attentats de la rue Ordener, de la place du Havre, de Montgeron et de Chantilly, l'heure me paraîtrait en effet particulièrement mal choisie pour prendre une mesure dont le résultat certain serait d'accroître encore en France le nombre des criminels.

Peut-être serait-il possible, à vrai dire, de supprimer l'article 6 tout en assurant la sécurité de la Métropole. Il suffirait pour cela, comme le propose M. Maurice Pain (1), d'autoriser le libéré à se rendre partout où son désir le pousse, excepté en France. Mais j'ai déjà exposé à l'article « sections mobiles » (2) que je ne crois pas à l'efficacité de

(1) Maurice Pain. *Colonisation pénale*, p. 209 et 210.

(2) V. *suprà*, p. 129.

cette interdiction, en raison du vif désir de la plus grande partie des transportés de revoir la mère-patrie, qui en fait, ne serait pas protégée contre leur retour. Cette perte de sécurité pour la Métropole mise à part, le système présenterait en outre le grave inconvénient de donner lieu à de vives protestations de la part des États étrangers, choisis comme lieux de résidence par les libérés, car des incidents de cette nature se sont déjà produits à l'occasion de la simple autorisation de quitter momentanément la colonie pénale, que peut accorder le Gouverneur conformément au § 3 de l'article 6 de la loi de 1854. M. Franceschi (1) a rappelé ces incidents ainsi qu'il suit : « De même le nombre
« des autorisations qui peuvent être accordées aux libérés
« astreints à la résidence de se rendre *ailleurs qu'en France*
« (art. 6, § 3, loi de 1854) a été de plus en plus diminué,
« par suite de nombreuses réclamations des puissances
« étrangères : il n'était pas admissible, écrivait avec juste
« raison le ministre des affaires étrangères, que des libérés
« français fussent mis par nous en situation de se rendre
« sur le territoire d'autres États, alors qu'ils demeuraient
« exilés du sol de la France (D. M. 17 juillet 1884 ; B. O.
« Guyane, p. 334). » Et M. Franceschi ajoute : « En fait,
« le libéré profitait souvent de sa permission d'absence
« pour revenir clandestinement en France ; tant que durait
« son autorisation, il échappait aux pénalités de l'article 8
« de la loi de 1854. » Ce système, tout en compromettant la sécurité de la Métropole, donnerait donc naissance à de nombreux incidents diplomatiques. Il est par suite prudent d'y renoncer.

(1) Franceschi. *De l'organisation locale de la Transportation*, p. 136.

Mais, s'il faut en définitive maintenir l'article 6, et telle est ma conclusion, il est de toute nécessité de réduire sensiblement l'effectif des libérés ou relégués individuels présents à la Guyane, puisqu'ils ne peuvent tous y trouver des moyens d'existence honnêtes. Dans ce but, il faudrait tout d'abord autoriser le rapatriement gratuit des libérés de la quatrième catégorie, deuxième section, c'est-à-dire de ceux qui ont achevé leur période de résidence obligatoire, et qui manquent de ressources pour payer leur passage de retour en France : 54 se trouvaient dans ce cas à la fin de 1910. Ce rapatriement gratuit, à vrai dire, ne leur est pas légalement dû, et l'amiral Rigault de Genouilly, ministre de la marine et des colonies, l'a rappelé dans son rapport à l'Empereur du 28 septembre 1868 ; je crois même que c'est intentionnellement que la loi de 1854 ne l'a pas prévu ; il suffit pour cela de se rappeler l'expression de « relégation habituellement perpétuelle » (1) employée par M. du Miral. Mais si le législateur de 1854 ne s'est pas préoccupé du retour en France du libéré définitif, c'est évidemment parce qu'il espérait qu'au moment où prendrait fin sa période de résidence obligatoire, le libéré se serait créé dans la colonie une situation lui permettant de continuer à y résider ; pour en être persuadé, il n'y a qu'à se souvenir comment M. du Miral a dépeint cette situation (2). Les espoirs du législateur ayant été absolument déçus sur ce point, il semble d'élémentaire humanité d'accorder le retour gratuit

(1) V. *infra*, Annexes, p. VI.

(2) V. *infra*, Annexes, p. XIV.

en France aux libérés définitifs manquant de ressources ; car ceux-là ont bien *complètement payé leur dette* envers la société. La même mesure pourrait aussi être employée vis-à-vis des individus relevés de la relégation, qui, à l'heure actuelle, sont le plus souvent contraints de demeurer à la Guyane dans les mêmes conditions que les libérés définitifs. Pour ces rapatriements, il serait d'ailleurs facile pour l'État d'obtenir un prix très réduit en profitant des retours semestriels de la *Loire* ; car ce vapeur, après avoir conduit les transportés et relégués aux Îles du Salut, revient en France sur lest ; les armateurs accepteraient donc volontiers de se charger à un tarif peu élevé du rapatriement des libérés. J'ajoute que cette mesure produirait une excellente impression sur toute la population pénale : beaucoup de condamnés en effet, recouvreraient ainsi l'espoir de revoir la France, et les chances de relèvement moral se trouveraient certainement accrues avec cet espoir, car nombreux seraient ceux qui, pour rendre ce retour plus prochain, s'efforceraient par leur bonne conduite d'obtenir des remises de peine et d'obligation à la résidence.

En second lieu, il serait peut-être bon d'accroître dans une certaine mesure les remises de résidence obligatoire, en réservant cette faveur aux seuls libérés qui s'en montrent vraiment dignes par leur courage au travail et leur bonne conduite persistante. A l'heure actuelle, les propositions de remise de l'espèce sont systématiquement très rares, et malgré leur petit nombre, elles sont souvent rejetées par les autorités métropolitaines. En faisant un usage un peu plus large de cette mesure de grâce, d'ailleurs

prévue par le dernier paragraphe de l'article 6 de la loi de 1854, on favoriserait encore l'amendement des condamnés, tout en réduisant l'effectif des libérés.

Dans le même ordre d'idées, et afin de ne pas augmenter l'offre de main-d'œuvre à la Guyane, je ne puis me montrer partisan de la transportation volontaire, — tout au moins dans cette colonie —, des condamnés à l'emprisonnement et à la réclusion subissant leur peine en France. On a souvent répété qu'il serait bon d'offrir la transportation aux détenus de nos maisons centrales en leur permettant une option volontaire pour l'expatriation, car ce système serait susceptible de donner les résultats les plus avantageux. Sans contester cette théorie, j'estime qu'il n'y a pas de place à la Guyane pour ces transportés volontaires.

Je crois enfin qu'il serait possible, — tout en respectant l'article 6 de la loi de 1854 et sans s'exposer aux protestations des puissances étrangères —, de faire sortir de la Guyane une quantité de libérés au moins égale au nombre de ceux qui ne peuvent y trouver du travail. Le troisième paragraphe de l'article 6 précité est en effet ainsi conçu : « Toutefois, le libéré pourra quitter momentanément la « colonie en vertu d'une autorisation expresse du Gouverneur. Il ne pourra en aucun cas être autorisé à se « rendre en France. » Ce texte permet ainsi au Gouverneur d'autoriser les libérés à se rendre partout ailleurs qu'en France, ce qui implique donc qu'ils peuvent passer dans toutes les autres colonies françaises. Or, si les colonies se refusent énergiquement à recevoir des sections mobiles, composées de condamnés en cours de peine dont

elles redoutent à juste titre le voisinage, je crois qu'elles ne conserveraient pas la même appréhension à l'égard de libérés individuels, qui, jouissant de leur liberté sur le sol de la colonie, ne nécessiteraient pas un encadrement de surveillants et pourraient en outre, s'ils étaient bien choisis, rendre de réels services comme ouvriers ou petits colons. Ceci admis, et étant donné, d'autre part, que l'envoi dans une autre colonie serait certainement considéré par les libérés comme une faveur, il suffirait au Gouverneur de la Guyane de n'accorder cette faveur qu'aux plus dignes parmi ceux susceptibles de rendre des services dans nos diverses possessions, et en se basant, pour la répartition, sur les besoins de main-d'œuvre que chaque colonie, sur l'ordre du Département, devrait lui faire connaître.

Dans les colonies où ils seraient envoyés, les libérés subiraient l'obligation de la résidence comme à la Guyane; ils seraient tenus de répondre à deux appels annuels et ils pourraient être soumis dans une certaine mesure à la surveillance de la police locale; ce qui assurerait suffisamment le respect de la loi de 1854. Mais, pour qu'ils puissent rendre de réels services à la colonisation, il faudrait leur appliquer un régime très libéral, de façon à les distinguer le moins possible des colons libres; les mesures prises pour s'assurer de leur présence devraient en particulier demeurer très discrètes, afin de ne pas les signaler à l'attention de la population. Faute de ces précautions élémentaires, on leur rendrait la vie insupportable et on en ferait à nouveau des révoltés. L'autorisation de se rendre dans une autre colonie, demeurerait toujours

momentanée, car elle ne serait accordée que pour une période déterminée : une ou plusieurs années par exemple, mais elle serait renouvelable ; d'autre part, la possibilité de la révoquer à tout instant en cas de mauvaise conduite, — ce qui obligerait le libéré à rentrer à la Guyane —, outre qu'elle serait une crainte salubre pour le bénéficiaire, accuserait encore son caractère momentané. Et cette réforme, en définitive, pourrait donc être réalisée sans modifier l'article 6 de la loi de 1854, car elle n'est pas contraire à son texte.

En résumé, user de plus de bienveillance vis-à-vis des libérés, réduire leur effectif à la Guyane en autorisant le rapatriement de ceux qui ont accompli leur période de résidence obligatoire et en accordant des remises plus nombreuses d'obligation de la résidence ; accroître les moyens d'existence de ceux qui restent en autorisant dans une plus large mesure le séjour au chef-lieu et en augmentant la quantité des travaux pouvant leur être confiés, surtout au Maroni ; enfin, tout en respectant la loi de 1854, diriger les meilleurs sur les autres colonies françaises, afin de diminuer sur place l'offre de main-d'œuvre, telle me paraît être la solution sinon parfaite, du moins pratique, du problème des libérés.

CONCLUSION

Maintenir la transportation, puisqu'elle assure la sécurité de la Métropole par l'expatriation des malfaiteurs dangereux ; et faire exécuter cette peine dans la seule Guyane française, car cette colonie, ainsi que l'a écrit M. Paul Mimande (1), constitue « un endroit d'expiation suprême », « elle est le corollaire efficace de la Cour d'assises. »

Mais, si la préservation de la société métropolitaine et la rigueur du châtiment, justifient à elles seules le maintien de la transportation et l'exécution de la peine à la Guyane, il n'en faut pas moins s'efforcer de faire disparaître peu à peu les défauts graves et nombreux du régime actuel et poursuivre courageusement trois buts principaux : l'amendement des condamnés, la préparation à la colonisation libre et l'amélioration de la situation des libérés, de façon à réaliser dans la mesure du possible l'espoir du législateur de 1854, tout en assurant à la Guyane, jusqu'à présent si déshéritée, une certaine prospérité.

Pour atteindre ce triple but, il est tout d'abord indispensable que l'Administration pénitentiaire soit bien convaincue qu'elle n'a pas été créée uniquement pour faire vivre et garder des forçats, mais aussi pour assurer le relèvement moral des condamnés, tout en aidant par ses

(1) Paul Mimande. *Forçats et Proscrits*, p. 312.

travaux au développement économique du pays qu'elle occupe. Et ce changement d'état d'esprit, sans lequel il ne peut être de réforme vraiment profitable, ne pourra être obtenu que par une action persévérante du Département, qui devra montrer la route à suivre ; et aussi par la collaboration dévouée du Gouverneur, à qui incombera la tâche de faire exécuter les prescriptions ministérielles. Il n'est pas douteux qu'en persuadant le personnel de toute la noblesse de son rôle difficile, on pourra obtenir avec le temps d'heureux résultats, surtout si des améliorations de situation permettent d'exercer une sélection plus rigoureuse dans son recrutement.

Quand l'état d'esprit du personnel de l'Administration pénitentiaire aura été ainsi modifié, il deviendra relativement facile de réaliser les nombreuses réformes préconisées au cours de cet ouvrage ; car, dans mes propositions, je me suis toujours efforcé de ne modifier que dans une faible mesure la réglementation existante. Je ne crois pas, en effet, qu'il faille rechercher la solution pratique du problème en se lançant dans l'inconnu et en provoquant un bouleversement complet du régime actuel, ce qui ne manquerait d'ailleurs pas d'effrayer les partisans convaincus de la loi de 1854, et deviendrait par suite bien difficile à obtenir ; je suis au contraire d'avis de conserver le système dans son ensemble, tout en lui faisant subir les retouches dont l'expérience a démontré la nécessité. Et j'estime que ces réformes modestes sont susceptibles de faire disparaître la plus grande partie des abus et des fâcheux résultats reprochés à juste titre à la transportation.

Mon respect des textes n'a cependant pas été jusqu'à penser qu'ils devaient demeurer intangibles, et je n'ai pas

hésité par exemple à déclarer que le régime pénal des évasions devait être rendu moins rigoureux et qu'il était nécessaire de modifier en ce sens et par une loi, l'article 7 de la loi de 1854 ; ce qui aurait d'ailleurs pour résultat de faire disparaître du même coup l'illégalité du décret du 13 octobre 1906. J'ai cru aussi devoir exposer l'utilité de quelques modifications au décret du 9 octobre 1904 sur le régime des concessions et au décret du 13 décembre 1894 en ce qui concerne les cessions de main-d'œuvre aux particuliers et l'assignation individuelle. Enfin j'ai établi qu'il était de toute justice de préserver les condamnés de l'arbitraire en fixant de façon plus précise les conditions des avancements en classe et des rétrogradations (décret du 4 septembre 1891) ; et de définir par un texte le délit d'évasion pour les transportés en cours de peine. Mais ces diverses modifications, d'ailleurs peu nombreuses, n'ont qu'une importance secondaire, et loin d'altérer l'œuvre du législateur de 1854, elles me paraissent plutôt de nature à la consolider.

En dehors de ces quelques exceptions, les réformes nécessaires peuvent être réalisées dans le cadre de la réglementation actuelle, et je citerai parmi les plus importantes : la séparation des transportés par catégories, l'amélioration de l'alimentation, la rémunération du travail des condamnés, l'accroissement des moyens d'existence des libérés, l'abandon des cultures riches et leur remplacement par des cultures de légumes du pays et de bananiers, la préparation de terrains pour les Antillais ; qui toutes sont faciles à mener à bonne fin sans aucune modification des textes en vigueur.

Cela ne veut d'ailleurs pas dire que toutes ces réformes

n'entraîneraient aucun surcroît de dépenses. Bien que mon souci constant ait été d'aggraver le moins possible les charges actuelles de l'État, — ce qui ne m'a d'ailleurs permis de formuler que des propositions assez modestes —, je dois reconnaître que la réalisation de l'ensemble des réformes préconisées nécessiterait inévitablement un accroissement des crédits budgétaires. Mais, en exigeant de l'Administration pénitentiaire une stricte économie, ce supplément serait en réalité peu élevé ; et il semble que la Métropole, en échange de la sécurité que lui procure la transportation, puisse facilement consentir les quelques sacrifices qui permettraient au système de mieux remplir la fin pour laquelle il a été créé, tant en ce qui touche le relèvement moral des condamnés, qu'en ce qui a trait à la colonisation. Elle le doit d'autant mieux que parmi les réformes auxquelles ces augmentations de crédits auraient à pourvoir, il en est que la plus élémentaire humanité commande impérieusement de réaliser ; telles sont par exemple : l'amélioration de l'alimentation des condamnés et l'accroissement des moyens d'existence des libérés. La France ne peut en effet encourir plus longtemps le reproche de laisser condamnés et libérés souffrir de la faim à la Guyane !

Cette question m'amène à rechercher ce que la transportation en Guyane coûte à la Métropole et à ses colonies (1) ?

(1) L'article 64 de la loi de finances du 26 décembre 1908 a en effet prescrit :

« Les dépenses de transport et d'entretien, en Nouvelle-Calédonie et en Guyane, des transportés et relégués de provenance d'Algérie et des colonies françaises sont à la charge des budgets de ces pays.

« Toutefois, pour l'exercice 1909, l'Algérie et les colonies françaises ne supporteront que la moitié de ces dépenses. »

Pour l'exercice 1910, les remboursements des dépenses de l'espèce

Il n'est d'ailleurs possible de l'établir que par approximation, car, dans les quatre chapitres du budget colonial (1) consacrés à l'Administration pénitentiaire, les dépenses de la transportation sont partout confondues avec celles de la relégation ; pour en faire la répartition, on ne peut donc se baser que sur les effectifs respectifs des deux catégories de condamnés. Or j'ai déjà exposé à l'article « État sanitaire, mortalité (2) », que l'effectif des transportés en cours de peine, qui était de 4.315 au 31 décembre 1898, s'était élevé à 4.391 au 31 décembre 1908, pour atteindre 4.454 au 31 décembre 1910. Quels étaient aux mêmes dates, les effectifs des relégués à la Guyane ? Leur nombre, qui s'élevait à 2.523 au 31 décembre 1898, atteignait 2.700 au 31 décembre 1908, pour se réduire à 2.614 au 31 décembre 1910. Le total des transportés en cours de peine et des relégués était donc de :

6.838	individus	au	31	décembre	1898.
7.091	—	au	31	—	1908.
7.068	—	au	31	—	1910.

L'accroissement de la population pénale, ainsi que j'en ai déjà fait la remarque, a donc été tout à fait insignifiant pendant ces douze années. Quelle a été pendant la même période, la marche des crédits budgétaires ? Pour les quatre chapitres « Personnel » ; « Hôpitaux, vivres, habillement et couchage » ; « Frais de transport » ; et enfin « Matériel » ; le total des crédits, en ce qui concerne la

effectués par les colonies au profit du budget de l'État se sont élevés à 1.559.608 francs dont 1.182.890 francs pour l'Algérie.

Pour l'exercice 1911, le total de ces mêmes remboursements, non encore exactement connu à l'heure où j'écris ces lignes, atteindra vraisemblablement 1.600.000 francs environ.

(1) Cinq chapitres pour la première fois, au budget de l'Exercice 1912.

(2) V. *suprà*, p. 55.

Guyane, était fixé à 5.272.860 francs au budget de l'exercice 1899; il atteignait 6.198.000 francs pour l'exercice 1909; et était réduit à 5.884.200 francs pour l'exercice 1911. Je dois relever en passant que l'augmentation de 600.000 francs entre les exercices 1899 et 1911 est imputable pour la plus grande partie à l'accroissement des dépenses de personnel; ce qui se conçoit par la nécessité d'affecter peu à peu à la Guyane le personnel qui devenait inutile à la Nouvelle-Calédonie, par suite de la réduction continue de l'effectif des condamnés dans cette colonie. Quant aux dépenses du chapitre « Hôpitaux, vivres, habillement et couchage », elles sont en décroissance depuis quelques années, ce qui est d'ailleurs un symptôme assez fâcheux, car ces réductions continuelles de crédits rendent toute amélioration impossible : doté de 2.667.000 francs pour l'exercice 1908, ce chapitre ne recevait plus que 2.650.000 francs en 1909, 2.420.000 francs en 1910, et enfin 2.390.000 francs en 1911; soit une réduction de 277.000 francs en 4 ans; alors qu'au cours de cette période la population pénale demeurait à peu près stationnaire; pendant que le prix des denrées avait plutôt une tendance à augmenter.

Ces remarques faites, je reviens à l'exercice 1911 et je déduis tout d'abord du total des crédits budgétaires, soit : 5.884.200 francs, une somme de 330.000 francs, représentant approximativement les recettes effectuées par l'Administration pénitentiaire pour le compte de l'État, et qui doivent venir en atténuation de ce même exercice. Il reste ainsi 5.554.200 francs de charges réelles (1); et cette

(1) Dont 1.600.000 francs environ à rembourser par les budgets des colonies (V. renvoi (1), p. 216 et 217). La charge réellement

somme, en tenant compte des effectifs respectifs au 31 décembre 1910, peut être répartie ainsi qu'il suit :

Pour la transportation. . . . 3.500.058 francs

Pour la relégation 2.054.142 francs

La transportation à la Guyane a donc coûté en 1911 trois millions et demi en chiffres ronds. L'entretien d'un transporté dans cette colonie revient ainsi, toutes dépenses comprises, à 785 fr. 82 par an, soit 2 fr. 153 par jour. Ces chiffres sont certainement plus élevés que ceux qui seraient atteints pour l'entretien du même nombre de condamnés dans la Métropole, mais ils ne sont cependant pas excessifs si on les compare à la sécurité qui en résulte pour le pays ; et cette sécurité constitue même un bien si précieux qu'il ne paraît pas excessif de demander aux contribuables les quelques sacrifices supplémentaires qui sont indispensables à l'amélioration du régime de la transportation.

Je crois d'ailleurs devoir faire remarquer en terminant que le montant des dépenses supportées par la France (1) pour son Administration pénitentiaire coloniale a sensiblement décréu depuis treize ans. Pour l'exercice 1899, en effet, si les crédits destinés à la Guyane ne s'élevaient qu'à 5.272.860 francs ; à cette somme venaient s'ajouter celles de 3.815.590 francs pour la Nouvelle-Calédonie et de 14.650 francs pour le Congo ; le total atteignait donc 9.103.100 francs. Or, au budget de 1911, les crédits ont

supportée par le budget de l'État en 1911 n'est donc plus ainsi que de 3.954.000 francs environ pour la transportation et la relégation à la Guyane.

(1) Et par ses colonies depuis 1909.

été ramenés à 7.417.900 *francs*, dont 5.884.200 *francs* pour la Guyane et 1.533.700 *francs* pour la Nouvelle-Calédonie. Le total de 1911 est ainsi *inférieur de 1.685.200 francs* à celui de 1899. Une partie de cette dernière somme, qui constitue pour le pays une économie réelle, paraît donc pouvoir équitablement être consacrée à l'amélioration du régime.

Il semble d'ailleurs que le Parlement accepte d'entrer dans la voie des réformes financières en cette matière, si on en juge par le budget de 1912, car les crédits de cet exercice afférents à l'Administration pénitentiaire coloniale s'élèvent à 7.572.410 *francs*, — dont 6.130.955 *francs* pour la Guyane et 1.441.455 *francs* pour la Nouvelle-Calédonie —, marquant ainsi sur les crédits correspondants de 1911, une augmentation globale de 154.510 *francs* (1), qui porte sur le chapitre « Hôpitaux, vivres, habillement et couchage » et sur les traitements et indemnités du personnel civil et militaire. Grâce à ce relèvement de crédits, la solde des surveillants des trois dernières classes va être augmentée de 100 *francs* par an, et cette réforme modeste, que j'ai signalée parmi les plus urgentes, permet d'espérer que le Parlement ne refusera pas les crédits nécessaires à d'autres réformes non moins indispensables, et dont la réalisation, sans élever jusqu'à la perfection le régime pénitentiaire de la France, le rendra du moins digne d'un grand pays civilisé.

(1) 246.755 *francs* d'augmentation pour la Guyane, partiellement compensés par 92.245 *francs* de réduction pour la Nouvelle-Calédonie, par suite de la diminution des effectifs dans cette dernière colonie.

ANNEXE N° 1

RAPPORT fait, au nom de la Commission (1) chargée d'examiner le projet de loi relatif à l'exécution de la peine des travaux forcés, par M. DU MIRAL, député au Corps législatif.

(Annexe au procès verbal de la séance du 4 mai 1853)

MESSIEURS,

C'est un important et difficile problème qu'une bonne législation pénale ; pour le résoudre, il ne suffit pas d'être parvenu, après des longues controverses, à se fixer sur l'origine et l'étendue du droit de punir, sur le but que doit atteindre la peine.

Si, aujourd'hui, on est d'accord pour reconnaître que le châtiment a pour base et pour limite la justice et l'utilité sociale, qu'il doit procurer à la fois l'expiation du crime, l'amendement du coupable, la préservation de la société, reste toujours, comme

(1) Cette Commission est composée de MM. le vicomte Lemer cier, président ; Évariste Bavoux, secrétaire ; le vicomte de Kervéguen, du Miral, Roques Salvaza, le baron de Montreuil, Desmaroux de Gaulmin.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion du projet de loi, sont : MM. Rouher, vice-président du Conseil État, Lacaze et Mestro.

HENRI

difficulté considérable, la recherche des moyens les plus efficaces pour assurer ce triple résultat.

Cette difficulté de nos jours, en France, a pour cause principale l'état avancé de notre civilisation et le caractère particulier de nos mœurs.

Sur notre terre, la brutalité de certains châtiments corporels, pratiqués encore dans le reste de l'Europe, est impossible ; elle est repoussée plus encore par le respect de la dignité humaine qui nous distingue que par la douceur de nos habitudes.

Il nous faut donc trouver l'intimidation en dehors de la dureté de la peine, ou renoncer à opposer au développement des appétits coupables une barrière suffisante.

Lorsqu'en 1810, l'immortel auteur de nos codes réorganisa notre législation criminelle, antérieurement si imparfaite et si confuse, il voulut rendre le châtiment plus exemplaire en augmentant son infamie ; l'exposition, la marque, le carcan, la mort civile, eurent pour but d'imprimer aux condamnés les plus dangereux une flétrissure indélébile. On ne se préoccupa alors assez ni du contact des condamnés pendant l'accomplissement de leur peine, ni de leur situation dans la société après la peine subie.

Cette imprévoyance n'a pas tardé à porter ses fruits.

L'augmentation croissante du nombre des récidivistes, les crimes graves et répétés commis par des bandes dirigées par des repris de justice, sont venus prouver d'une façon éclatante que nos prisons, nos maisons centrales, nos bagnes, étaient des foyers de corruption dans lesquels s'organisaient pour le mal les associations les plus dangereuses. Devant ce spectacle notre société a été prise d'effroi, elle a repoussé avec horreur les condamnés libérés, moins à cause des faits qui avaient motivé leur condamnation, de la flétrissure qui leur était imprimée, qu'à cause de leur corruption notoire.

Quelle a été, devant cette répulsion énergique, unanime, la situation des libérés ? Placés par les précautions de la surveillance dans l'impossibilité de dissimuler leur infamie, ils ont

traîné partout avec eux le poids humiliant de leur passé ; le travail honnête leur a été refusé ; lorsqu'ils ont cherché à éviter le mal, ils y ont été presque fatalement replongés ; sans espoir de reconquérir jamais l'estime et la confiance de leurs semblables, ils ont fini par n'avoir plus conscience de leur propre dégradation. Avilis, désespérés, ils ont juré une guerre à mort à cette société dans laquelle on semblait ne leur avoir laissé reprendre place que pour le crime et pour la honte ; et, pendant que ces dangers s'accumulaient, les mœurs, plus fortes que les lois, faisaient successivement disparaître les sévérités et les flétrissures inscrites au code de 1810.

On abolissait le carcan et la marque, l'exposition devenait facultative. Dans les bagnes, dont nous devons plus spécialement nous entretenir, le boulet et l'accouplement tombaient en désuétude, les travaux n'avaient plus de forcé et de pénible que le nom ; la tâche facile du forçat s'acquittait en plein air, au milieu des ouvriers des ports, dans une espèce de quasi-liberté ; le bagne perdait à ce point son intimidation, qu'on en était venu à commettre des crimes dans les maisons centrales pour être condamné à la douceur relative des travaux forcés.

L'intimidation s'affaissait donc sensiblement, en présence du progrès de la corruption des condamnés et du péril inhérent à la situation faite par les lois et par les mœurs aux repris de justice.

Déjà, en 1821, le mal était devenu assez patent, assez considérable pour que le Gouvernement de cette époque résolût la suppression des bagnes et projetât de substituer à la peine des travaux forcés celle de la transportation. En 1827, quarante-deux conseils généraux, consultés sur ce projet, lui donnaient leur assentiment.

Le gouvernement de Juillet s'est aussi, à diverses reprises, préoccupé des réformes que réclamait notre système pénal.

Nous n'avons pas à juger ici les modifications apportées par la loi de 1832 au code de 1810 ; leur but principal fut d'arriver, en diminuant la sévérité du châtiment, à obtenir dans la répres-

sion plus de certitude. Cette loi laissait d'ailleurs intactes toutes les graves questions qui naissent du service des prisons et du retour du condamné dans la société.

En 1846 et 1847, deux projets de loi sur les prisons et sur les bagnes furent successivement présentés par M. Duchâtel. Tous deux étaient inspirés par la préférence accordée au système de l'emprisonnement individuel sur l'emprisonnement en commun.

D'après le premier de ces projets, l'isolement du condamné devait cesser après douze ans, en cas de peine supérieure ou perpétuelle : la Chambre des députés modifia cette disposition par un amendement et décida qu'après ce laps de douze ans le condamné serait soumis à la transportation.

L'idée de la transportation reparaissait ainsi pour la seconde fois dans les Chambres françaises, mais elle ne reçut pas du Gouvernement un accueil favorable.

Ce projet fut retiré ; il avait le double tort de décréter, sauf la durée, l'uniformité de la peine pour tous les crimes et de laisser subsister les inconvénients de la rentrée dans le sein de la société des condamnés dangereux.

Il est aussi permis de penser qu'il donnait des proportions exagérées à la durée de l'isolement.

Enfin, il soulevait, au point de vue de la dépense, qui ne devait pas s'élever à moins de 120 millions, les plus graves objections financières.

Le projet de 1847 différait du précédent en ce que la peine des travaux forcés y conservait un caractère distinct ; elle devait être subie dans un établissement spécial créé en Algérie ; la transportation n'y avait pas trouvé place ; on semblait craindre qu'elle fût considérée comme un adoucissement de la peine. Ce dernier projet n'était pas encore venu en discussion lorsque éclata la révolution de février.

Les grandes secousses publiques ont toujours pour résultats une modification dans les institutions pénales, elles sont aussi

une douloureuse occasion de voir, de toucher de plus près les périls sociaux et de réfléchir à leurs causes.

Si, après février, une première concession fut faite à l'esprit révolutionnaire en élevant la majorité du jury, l'Assemblée constituante, elle-même, ne tarda pas à demander dans le sens du conservateur, la réforme de notre législation pénale. A partir de ce moment, la question fut sérieusement mise à l'étude. Bientôt après, sous la Législative, on comblait, en ce qui concerne la déportation, la lacune laissée dans nos codes, et une proposition de MM. Bouvilliers et Dupetit-Thouars, dans laquelle apparaissait de nouveau l'idée de la transportation, était prise en considération par cette Assemblée.

Tel était l'état des choses lors du grand acte du 2 décembre.

Déjà, dans son message du 22 novembre 1850, Louis-Napoléon avait dit, comme Président de la République :

« Six mille condamnés renfermés dans nos bagnes grèvent
« le budget d'une charge énorme, se dépravent de plus en plus
« et menacent incessamment la société. Il me semble possible de
« rendre la peine des travaux forcés plus efficace, plus morali-
« satrice, moins dispendieuse et plus humaine, en l'utilisant au
« progrès de la colonisation française. »

Un rapport inséré au *Moniteur*, le 21 février 1852, fut le premier acte d'exécution de cette pensée ; ce rapport annonça la prochaine évacuation des bagnes ; elle était confirmée par le décret du 27 mars et l'envoi à la Guyane de près de deux mille forçats. La loi dont vous êtes saisis en est la réalisation définitive.

Si elle est la plus importante et la plus efficace qui vous ait été jusqu'à ce moment proposée dans l'intérêt de la conservation sociale, il est juste, il est vrai de dire que plusieurs autres d'une utilité réelle sont également venues témoigner de la sollicitude éclairée qui anime le Chef de l'État pour l'amélioration de notre législation criminelle.

Il nous suffit de citer le décret sur la rupture de ban des condamnés à la surveillance ;

La loi sur les crimes commis à l'étranger par des Français ;
Celle sur les individus dangereux, et enfin les lois récemment
présentées sur la majorité et la composition du jury.

Tous ces projets émanent d'une pensée commune, tous ont
pour la société un caractère éminemment préservateur.

Celui qui est soumis à votre examen ne se compose que d'un
petit nombre d'articles.

Deux idées principales le dominent : l'accomplissement des
travaux forcés hors du territoire continental ; l'obligation d'un
séjour perpétuel dans les colonies pénales, même après la peine
subie, pour tous les condamnés au-dessus de huit ans, et, pour
ceux au-dessous de huit ans, d'un séjour égal à la durée de leur
peine.

Cette obligation de séjour est la disposition véritablement
nouvelle du projet : elle est sans précédent dans notre législa-
tion et nous n'en connaissons pas d'exemple dans les législations
étrangères.

La peine des travaux forcés se trouve ainsi associée à une
transportation au delà des mers, à une relégation habituellement
perpétuelle dans le lieu où la transportation s'est opérée.

La peine nouvelle est une peine mixte qui, sans perdre le
caractère primitif des travaux forcés, tient à la fois de la dépor-
tation française et de la transportation britannique.

Les adversaires du projet l'accusent d'être un emprunt inop-
portun fait à l'Angleterre ; c'est dans les exemples et dans les
faits fournis par la longue histoire de la transportation anglaise
qu'ils puisent leurs principales attaques ; nous y trouvons, nous,
d'utiles renseignements, des arguments considérables. Avant de
vous rendre compte des délibérations de votre Commission et
des discussions qui se sont agitées dans son sein, il nous semble
utile de vous présenter un résumé concis et fidèle de ce qui s'est
passé chez nos voisins.

Il faut d'abord savoir que, dans la Grande-Bretagne, la trans-
portation est le plus élevé des châtimens après la peine de mort,
et qu'il n'existe pas d'autre intermédiaire entre le dernier des

supplices et un emprisonnement de quelques années ; la transportation est donc chez eux la plus habituelle et la plus importante des peines.

Avant 1718, l'emprisonnement avait lieu sur les pontons.

C'est dans le cours de cette année qu'un *bill* du Parlement anglais adopta, pour la première fois, le principe de la transportation ; tous les condamnés à plus de trois ans de détention furent soumis à cette mesure. Elle n'avait alors rien de bien rigoureux ; les *convicts* (c'est le nom qu'en Angleterre on donne aux transportés) étaient habituellement dirigés en Amérique sur la province de Maryland ; ceux qui pouvaient payer leur passage se trouvaient libres en mettant le pied sur le sol américain ; les autres étaient loués à des planteurs par les capitaines des navires, qui se couvraient ainsi des frais de la traversée. On ne se préoccupait alors ni de l'amélioration, ni de la répression des condamnés ; la transportation était, pour l'Angleterre, un moyen commode et économique de ne pas avoir de prisons et de se débarrasser de ses criminels. Pendant près d'un siècle, l'Amérique les reçut avec moins de dégoût que de profit ; mais lorsque les colonies américaines eurent atteint le degré de prospérité qui leur permit un peu plus tard de se séparer de la mère patrie, elles se plaignirent d'être le réceptacle des condamnés de la métropole. Les *convicts*, à mesure qu'ils devinrent moins utiles, étaient trouvés plus dangereux. Une métaphore célèbre de Franklin les assimila aux serpents à sonnettes ; ce fut un des griefs sérieux invoqués par les promoteurs de l'émancipation.

Dès 1775, la guerre de l'indépendance força le gouvernement anglais à suspendre l'envoi des condamnés ; on reprit l'ancien système de l'emprisonnement sur les pontons.

En 1787, après une interruption de douze années, la découverte de la Nouvelle-Hollande permit de revenir à la transportation. Botany-Bay, Norfolk, reçurent les premiers envois de *convicts*.

Un peu plus tard, d'autres expéditions de condamnés furent faites à Van-Diëmen.

Vers 1808, des désordres graves s'étaient introduits dans la marche de ces colonies nouvelles; l'indiscipline avait gagné jusqu'aux soldats, l'autorité d'un gouverneur fut méconnue, il fut embarqué et ramené de vive force en Angleterre.

Ces désordres avaient pour cause principale la trop grande proportion des condamnés dans la population de ces îles; le progrès de l'émigration venue de la mère patrie ne tarda pas à faire disparaître cette cause et depuis 1820 jusqu'en 1834, les colonies de la Nouvelle-Hollande furent le théâtre d'une remarquable prospérité et d'un progrès soutenu.

Le système qui fut pratiqué envers les *convicts* pendant cette période mérite d'être signalé; il est connu de l'autre côté du détroit sous le nom d'*assignation*. C'était, dans la réalité, pour les condamnés, une espèce de *domesticité obligatoire* ou d'esclavage mitigé; on les plaçait chez des particuliers, qui profitaient sans rétribution de leur travail et ne leur donnaient en échange que la nourriture et le vêtement. Le colon qui les recevait ainsi avait sur eux l'autorité d'un maître; le châtiment ne pouvait cependant leur être infligé qu'en vertu de l'ordre d'un magistrat. Ce système, défectueux au point de vue de l'insuffisance de l'intimidation, ne méritait peut-être pas toutes les critiques qui lui ont été adressées. On l'a beaucoup accusé d'inégalité et d'injustice, en prétendant que le sort du condamné dépendait du caractère du maître auquel il était livré. Il eût été plus juste de reconnaître qu'il dépendait surtout de sa propre conduite et de l'utilité des services qu'il rendait.

Quoi qu'il en soit, à partir de 1834, une vive attaque se produisit dans le Parlement contre le système d'assignation et contre la transportation elle-même. Des comités furent institués pour l'étude de la question. Rien ne saurait mieux prouver ces difficultés sérieuses que la contradiction et la variation des mesures qui furent alors successivement proposées, prises, abandonnées.

En 1837, un premier comité se prononça pour l'abolition de la transportation.

En 1838, un second comité conclut à son maintien, mais en condamnant l'assignation.

Bientôt après, il est décidé que les transportés, au lieu d'être placés, comme par le passé, chez des particuliers, demeureront sous la main du Gouvernement ; que la transportation sera restreinte à un nombre limité de convicts ; qu'ils ne seront plus envoyés qu'à Van-Diémen et à Norfolk.

Des ordres furent même donnés dans ce sens, au commencement de 1840, pour défendre la transportation à la Nouvelle-Galles ; mais à la suite d'un changement de ministère, ces ordres furent rapportés.

En 1842, on commença l'expérience d'un nouveau système qui reçut le nom de *probation*.

Voici en quoi il consistait :

Le transporté, à son arrivée dans la colonie, était renfermé dans des stations pénales où il était occupé à des travaux pour le compte du Gouvernement. Le temps de cette première période, considérée à la fois comme une punition et une épreuve, n'était pas limité.

En quittant la station pénale (1), le condamné recevait un laissez-passer pour entrer au service d'un colon. Un traité, fait sous l'autorité du Gouverneur, réglait les conditions de ce service, qui comportait un salaire et ne pouvait durer plus d'une année. Ce délai expiré, le transporté n'était plus tenu qu'à la résidence dans la colonie jusqu'à l'expiration de la peine.

Cette expérience fut peu satisfaisante ; elle donna lieu à des dépenses fort considérables et échoua surtout par l'effet de l'inexpérience et de l'inaptitude des fonctionnaires chargés de l'exécution.

(1) Indépendamment des stations pénales dans lesquelles on essayait de classer les condamnés par ordre de moralité, il y avait des stations de punition pour ceux qui manquaient à la discipline dans les stations pénales, et des stations de dépôt pour ceux qui, après avoir obtenu un laissez-passer, ne trouvaient pas place chez les colons.

Pendant qu'on se livrait à cette expérience assez mal conduite, l'idée de l'emprisonnement solitaire, fécondée par les exemples des États-Unis et de la Suisse, avait fait en Angleterre, comme en France à la même époque, un rapide chemin.

Dès 1838, le Parlement avait adopté, comme règle absolue en matière d'emprisonnement, la séparation de tous les prisonniers, prévenus ou condamnés.

En 1840, on commençait la construction du célèbre établissement de Pentonville et, vers la fin de 1842, ses cellules étaient en parties habitées.

D'illustres hommes d'État, au premier rang desquels il faut citer lord Grey, ne dissimulaient plus la préférence qu'ils donnaient sur la transportation à la réclusion cellulaire.

On fut naturellement amené à la pensée d'associer ensemble les deux systèmes.

Une première combinaison fut tentée en 1847 ; les condamnés à la transportation étaient divisés en deux catégories basées sur la différence et la durée de la peine. Lorsqu'elle ne dépassait pas sept années, les condamnés restaient pendant dix-huit mois soumis au régime cellulaire. Après cette préparation, suivant que leur conduite avait été bonne ou médiocre, ils étaient transportés à Van-Diëmen avec un billet de permis ou avec un certificat de *probation* ; si elle avait été mauvaise, on les envoyait dans la péninsule de Tasman ; ils étaient privés de liberté et astreints aux travaux publics.

Quant aux condamnés à un plus long terme, ils ne subissaient pas la préparation de l'emprisonnement solitaire ; ils étaient immédiatement dirigés sur Norfolk ou sur Van-Diëmen, pour y traverser différents degrés d'épreuves et passer successivement par les *travaux publics* le *certificat de probation* et le *billet de permis*.

Cette combinaison compliquée fut à peine expérimentée ; elle était subordonnée à la volonté des colons d'employer des *convicts en permis* ou en *probation*. Les demandes de ce genre diminuèrent inopinément dans une proportion sensible. Ce

motif, joint au doute qu'on conservait encore sur le mérite de la combinaison nouvelle, détermina à suspendre la transportation pendant deux années.

C'est après ces essais divers que le gouvernement anglais est enfin arrivé au système actuellement en vigueur. Il croyait avoir reconnu que l'organisation des travaux publics aux colonies présentait les difficultés les plus graves, et, depuis 1843, il s'était préoccupé de la possibilité de faire subir sur le territoire métropolitain la détention avec le travail en commun. Sous cette inspiration, un établissement avait été créé sur la presqu'île de *Portland*, dans des conditions exceptionnellement favorables, et les premières expériences avaient donné les résultats les plus satisfaisants. C'est de l'achèvement des constructions de *Portland*, en 1849, que date le dernier système. Il se résume dans une idée très simple : l'association, dans un ordre successif, de l'emprisonnement séparé, du travail en commun et de la transportation. La peine se trouve ainsi divisée en trois périodes, dont les deux premières sont destinées à servir de préparation à la troisième.

Le condamné subit d'abord à *Pentonville* l'épreuve du régime cellulaire ; il est ensuite soumis à *Portland* à la discipline sévère du travail commun ; puis, cette double *probation* terminée dans la mère patrie, il est conduit dans une colonie avec un permis de séjour et y demeure jusqu'à l'expiration de sa peine. La durée des premières épreuves varie suivant la gravité de la condamnation encourue et surtout suivant le caractère et la conduite du condamné.

Les résultats obtenus de ce mode nouveau jusqu'à ce jour sont excellents. Ils sont dus à une ingénieuse et habile combinaison des divers éléments dont l'humanité peut disposer avec le plus de succès pour l'amélioration des coupables ; l'isolement, le travail, la discipline, l'éducation professionnelle et morale, et, par dessus tout, l'enseignement religieux.

Ce succès incontestable aurait jugé, d'une manière définitive pour l'Angleterre, la question de la transportation, si, indépen-

damment des difficultés pénales qui ont été heureusement résolues, elle ne soulevait aussi des difficultés économiques qui, dans une certaine mesure, subsistent encore.

Jusqu'à présent, toute colonie, pour laquelle le travail des *convicts* n'est pas nécessaire, les a repoussés avec dégoût; le besoin seul les a fait admettre. On se rappelle l'énergie des protestations de l'Amérique; la Nouvelle-Galles a suivi cet exemple, et elle est déjà exceptée des lieux de transportation. Aujourd'hui c'est le tour de Van-Diémen; ses habitants insistent avec la plus grande énergie pour arriver au résultat obtenu par la Nouvelle-Galles, et leur insistance augmente à mesure que se développe leur prospérité. Mais, tandis que le Parlement retentit des pétitions de Van-Diémen, les colonies naissantes de l'Australie occidentale demandent des *convicts*, les reçoivent avec satisfaction, et dans une dernière dépêche au comte Grey, le gouverneur de cette possession lointaine pouvait dire avec vérité : *Tout marche de la manière la plus satisfaisante; il n'est aucun détenteur de billets de permis qui ne soit placé; la conduite de tous les prisonniers est si régulière que la prison est close et que les anciennes appréhensions disparaissent.*

Il est probable qu'une amélioration si sensible dans la moralité des *convicts* aura pour résultat de dominer, sinon de faire disparaître, la répulsion que leur témoignent les colonies prospères. Mais fût-il vrai que le maintien de la transportation anglaise ne fût possible qu'avec des colonies naissantes, qu'il y eût périodiquement nécessité d'en changer les lieux et le théâtre, qui pourrait prévoir l'époque à laquelle l'œuvre de la civilisation étant consommée, s'élèverait au-devant de la colonisation une barrière infranchissable?

Tels sont les faits que nous révèle l'histoire de la transportation en Angleterre; nous aurons plus tard à en tirer les enseignements qu'ils comportent et à signaler la différence qui sépare l'institution anglaise du projet de loi qui vous est soumis.

Nous pouvons maintenant, sans plus de préambule, arriver à vous rendre compte des travaux de votre Commission.

Nommée, vous le savez, dans la session de 1852, elle aurait pu rigoureusement achever dans le cours de cette session, malgré les difficultés du sujet, l'examen qui lui avait été confié ; mais elle pensa, après un commencement sérieux d'études et d'investigations, qu'il y avait utilité à *ajourner* ses délibérations à la session suivante.

Le décret du 27 mars était déjà en cours d'exécution ; une première expérience se faisait qui pouvait nous fournir sur le climat de la Guyane, sur les dépenses de transport et de séjour, sur les conditions du travail, sur les chances de mortalité, des renseignements utiles et presque indispensables ; nous pensâmes unanimement qu'il y avait intérêt et avantage à les attendre.

Lorsque, au début de la présente session, votre Commission a repris ses travaux, le Gouvernement s'est empressé de mettre à sa disposition les divers documents qu'il possédait. Ces documents, s'ils n'ont pas complètement trompé notre attente, ne lui ont pas non plus donné une satisfaction complète. Ils renferment, il est vrai, sur le climat, sur les frais d'établissement et de transport, des détails d'un certain intérêt ; mais les faits auxquels ils s'appliquent sont essentiellement transitoires et exceptionnels ; ces documents ne préjugent pas sérieusement l'avenir ; ils laissent intactes les difficultés du projet ; c'est ailleurs qu'il faut en chercher la solution. Le principal enseignement qu'on peut y puiser, c'est l'importance qu'a pour le succès de toute entreprise, à son début surtout, le choix des fonctionnaires chargés de sa direction.

Ce préliminaire vidé, nos délibérations ont dû d'abord porter sur l'adoption ou le rejet du principe même de la loi.

Le projet constitue-t-il une transformation utile, heureuse, de la peine actuelle des travaux forcés ?

Votre commission a été unanime pour le reconnaître. La peine actuelle, de l'aveu de tous, est devenue inefficace ; elle a

perdu son caractère d'intimidation en conservant un caractère de flétrissure. Il est donc urgent de la remplacer, il l'est plus encore, peut-être, de préserver la société contre le contact des libérés. Ce contact impur, contagieux, est gros de périls ; la proportion des crimes commis par les récidivistes le prouve jusqu'à l'évidence.

La loi nouvelle remédie à ce dernier danger, en ce qui concerne les forçats libérés, par un moyen radical que rien ne peut ni suppléer, ni égaler. La perpétuité de l'expatriation qu'elle prononce n'est pas seulement pour la société une préservation sans égale, elle est aussi un puissant moyen d'intimidation.

Tels qu'ils sont réglés par la nouvelle loi, les travaux forcés prennent un caractère plus exemplaire ; ils constituent une répression plus énergique, parce qu'ils sont subis au delà des mers, parce que, le plus souvent, ils le sont sans possibilité de retour.

Si l'expiation du crime, si la protection de la société sont mieux garanties par la loi nouvelle, elle permet aussi d'espérer un amendement plus facile et plus probable des condamnés. Ainsi que nous avons eu déjà l'occasion de le dire, sur le sol métropolitain, et dans les conditions actuelles, le condamné, même après qu'il a subi sa peine, est presque forcément replongé dans le crime par le mépris, par la répulsion des honnêtes gens, par l'impossibilité de se procurer par le travail d'honnêtes moyens d'existence.

En France, il était fatalement voué au désespoir et au crime ; aux colonies, au contraire, l'espérance lui est rendue ; il y trouve l'intérêt à bien faire, les facilités du travail, les encouragements et les récompenses pour le bien. Dans cette société nouvelle, loin des lieux où sa faute fut commise, il devient un homme nouveau : propriété, famille, rapports sociaux, estime de lui-même, tout lui redevient possible. Dangereux dans la métropole, dans la colonie il est utile. Pour lui, à l'excitation irrésistible du mal succède l'excitation puissante du bien. La nouvelle peine est donc incontestablement plus moralisatrice.

Elle n'est pas non plus dépourvue de tout avantage au point de vue colonisateur. Ce n'est là, suivant nous, que son rôle accessoire ; il ne doit jamais faire fléchir la sévérité de la discipline, ni diminuer l'exemplarité de la peine, mais il mérite pourtant d'être pris en considération. C'est une erreur de croire que, dans l'exécution de la loi, il y ait antagonisme entre l'intérêt pénal et l'intérêt colonisateur ; si ces deux intérêts ne coexistent pas d'une manière complète, ils se succèdent avec avantage. Le libéré est un colon d'autant plus utile qu'il a mieux expié sa peine et acquitté le châtement.

Pouvions nous hésiter devant la réunion de tels avantages, à donner notre approbation au projet de loi, parce que la substitution de la peine nouvelle à la peine ancienne se traduira probablement en charges nouvelles pour nos finances ? Non, évidemment ; il s'agit ici d'un intérêt social trop élevé pour le subordonner à une économie de quelques millions.

Nous le pouvions d'autant moins que, si l'œuvre est bien conduite, l'excédent de dépenses qu'elle entraînera se renfermera dans un chiffre modéré, et que dans tous les cas, cette surcharge sera bien inférieure à celle qu'aurait causée toute autre réforme de nos bagnes (1).

Ce projet de loi a cependant rencontré chez plus d'un de nos collègues une vive et ardente opposition. L'un d'eux, membre de l'Institut, avec la verve et l'érudition qui le distinguent, a réuni dans un mémoire sur la transportation, récemment présenté à sa docte compagnie, les attaques générales dont le principe du projet de loi est susceptible.

La principale de ces attaques, celle qui était de nature à nous ébranler davantage, et qui devra être prise dans la considération la plus sérieuse lors du règlement à faire pour l'exécution de la loi nouvelle, consiste à dire qu'elle ne pourra conserver le

(1) On prévoit que cette dépense sera de 600 francs environ par forçat et par an. Dans les bagnes, elle n'était que de 312 fr. 93, mais le produit du travail du forçat dans les bagnes était de 234 francs. Il est difficile de calculer à quel chiffre ce produit s'élèvera aux colonies.

caractère d'intimidation qu'on veut lui donner, que l'élément pénal de la loi disparaîtra bientôt devant l'élément colonisateur, que la peine, réduite et amoindrie de manière à ressembler à un exil plutôt qu'à un châtiment, perdra bientôt toute valeur exemplaire.

L'objection serait sérieuse si, en fait, elle était justifiée ; mais le projet n'a pas commis la faute de subordonner l'élément pénal à l'élément colonisateur : la peine d'abord, la colonisation ensuite, et sur le second plan seulement, telle est la pensée manifeste de la loi nouvelle, telle est aussi la conviction très énergique de votre Commission.

Qui empêcherait, dans l'exécution, de s'y conformer ? Pourquoi l'expiation, efficace, sévère au besoin, ne précéderait-elle pas l'époque de demi-liberté réservée au libéré ?

Qu'on soutienne que la répression est plus facile, moins coûteuse à administrer en France qu'aux colonies, cela est admissible et c'est un point que nous examinerons plus tard ; mais il nous semble de toute évidence que, sauf les différences dans la dépense, la répression peut être organisée aux colonies avec autant de sévérité que sur le continent.

Il ne faut pas, sur ce point, se laisser aller aux illusions que les faits anglais, mal compris, peuvent faire naître. Le système de la loi nouvelle n'a jamais été exécuté en Angleterre dans les mêmes conditions. L'agglomération des criminels les plus endurcis dans la petite île de Norfolk tenait plus du chaos et du désordre que d'une répression intelligente ; si, plus tard, les complications extrêmes des premiers essais de *probation*, jointes à l'inexpérience des agents et au trop grand nombre des condamnés, en ont compromis le succès, cela n'a tenu qu'à des circonstances accidentelles.

Pourquoi ce qui est possible à Portland, dans une des îles de la Grande-Bretagne, ne le serait-il pas, avec les mêmes fonctionnaires et les mêmes règlements, en Amérique, en Australie ou à la Guyane ?

Le système actuellement pratiqué en Angleterre n'a plus rien

de défectueux sous le rapport de l'intimidation ; celui de la loi nouvelle lui sera cependant, à cet égard, incontestablement supérieur, à raison de l'élément de perpétuité qu'il renferme et que la loi anglaise ne possède pas.

On critique ensuite le mérite du projet sous le rapport de son utilité colonisatrice ; on soutient que le mal ne peut engendrer que le mal ; que les criminels sont de détestables instruments de colonisation, que les colonies commencées avec leur concours ne tardent pas à les rejeter de leur sein, et que c'est là, à tout considérer, une entreprise impraticable pour la France.

Cette critique est peut-être moins fondée encore que la précédente. Fût-elle vraie, ce ne serait pas une raison pour renoncer à la loi, puisque, dans son esprit, le progrès de la colonisation n'est qu'un avantage accessoire ; mais il est facile de prouver qu'elle est dépourvue d'exactitude ; les faits parlent ici plus haut que toutes les théories.

Par où ont commencé plusieurs des colonies les plus florissantes du royaume anglais ? Par la transportation. Le simple bon sens indique, d'ailleurs, que là où la population européenne est insuffisante pour créer l'œuvre civilisatrice, un accroissement de population est toujours plus utile que nuisible. On a pu dire, avec vérité, que, depuis le commencement du siècle dernier, les transportés avaient été les pionniers de la civilisation ; on pourra le redire mieux encore, maintenant que le transporté ne sera plus livré à la colonisation qu'après une expiation moralisatrice.

Mais, le véritable grief, ou plutôt le véritable mobile des adversaires de la loi, c'est la préférence qu'ils accordent au régime cellulaire sur la transportation. Voyons si c'est pour eux une situation meilleure et un terrain plus solide.

S'il s'agissait d'organiser une peine unique pour tous les crimes, pour tous les délits, et si pour cela il fallait choisir entre la transportation ou l'emprisonnement cellulaire, nous concevriions l'hésitation, mais il s'agit seulement d'organiser la peine qui, sauf des cas infiniment rares, est la plus terrible et

la plus élevée de nos codes. N'en faire qu'une nuance de l'emprisonnement cellulaire, c'est effacer la distinction fondamentale des peines, quelle que soit leur gravité; c'est confondre en un même châtiment toutes les atteintes à l'ordre social; c'est retomber dans la faute commise en 1844 et qu'en 1847 on avait cherché à éviter; c'est renoncer au principal avantage procuré par la loi universelle, à l'*expurgation* de la mère patrie.

Avec les travaux forcés en cellule disparaît l'intimidation qui s'attache à la perpétuité de la peine et la différence essentielle apportée par le projet de loi dans la situation du libéré.

Que le régime cellulaire renfermé dans de justes limites ait des avantages certains, qu'il soit important d'en faire une étude définitive, possible de le combiner avec la transportation, que l'isolement des prévenus et des accusés soit une nécessité urgente digne de toute la sollicitude du Gouvernement, votre Commission est disposée à le penser et à le dire; mais elle n'a pu admettre que la cellule fût, en matière pénale, une panacée universelle et elle se croit sûre d'être restée dans le vrai en demeurant fidèle au grand principe de la distinction des peines.

Nous ne nous sommes pas non plus arrêtés à une autre critique, qui se fonde sur ce qu'il eût été plus rationnel de procéder à une revision générale de notre législation, avant que de commencer par modifier une de ses parties les plus importantes.

Cette revision générale aurait entraîné des lenteurs, des difficultés que le projet, restreint à l'objet dont il s'occupe, a pu éviter. Toutes les réformes possibles de nos codes criminels ne sont pas également mûres; il y aurait plutôt péril qu'avantage à les précipiter. La réforme réalisée par la loi qui nous est proposée ne fera pas obstacle aux autres changements dont l'utilité se ferait ultérieurement sentir. Serait-il sage d'ajourner le bien sous le prétexte du mieux?

Le principal de la loi étant ainsi adopté par votre Commission, il n'était pas possible qu'elle prît en considération deux amende-

ments, dont l'un proposait l'ajournement de la loi, tandis que l'autre lui imprimait un caractère provisoire.

Une idée commune les animait évidemment l'un et l'autre : l'opinion qu'une *expérience* était ou indispensable ou utile, soit pour adopter la loi, soit pour lui conférer un caractère définitif. Or, comment une pensée pareille pourrait-elle trouver place dans une loi pénale ? Comment concevoir une peine infligée par forme d'essai, une expérience provisoire appliquée à un châtiment perpétuel ; le doute introduit dans les matières qui, par leur nature, semblent l'exclure d'avantage ? La législation criminelle n'a pas, nous en convenons, le privilège d'échapper à la grande loi des choses humaines ; l'expérience, elle seule, peut donner la certitude aux résultats les plus probables prévus par l'esprit humain ; mais, pas plus pour les institutions pénales que pour les institutions politiques, le législateur ne peut procéder par voie d'expérimentation préalable. L'expérience a, d'ailleurs, été faite assez longtemps en Angleterre, et, à tout prendre, elle a réussi.

Pour nous, qui sommes appelés à profiter des fautes et des essais de nos devanciers, le succès doit être plus prompt et plus facile ; il n'est pas probable qu'il nous échappe si nous ne négligeons rien de ce qui doit en assurer le bienfait.

Une discussion plus grave et plus délicate s'est engagée dans le sein de la Commission, à l'occasion d'amendements divers qui, différant dans leurs formes, se réunissaient dans une même pensée : introduire dans la loi, dont le texte suppose que la peine nouvelle devra toujours être subie en totalité hors du territoire continental, une disposition qui permette au Gouvernement de la faire subir en tout ou en partie sur le sol français.

On disait à l'appui de cette opinion, énergiquement soutenue par quelques-uns de vos commissaires :

« Il pourra se présenter fréquemment des cas dans lesquels l'exécution de la loi sera impossible : une guerre maritime, une épidémie dans la colonie pénale, l'absence de navires prêts à

effectuer le transport. Si quelques-uns de ces empêchements se prolongent, que deviendront pendant leur durée les condamnés à la transportation ? Ils seront pour nos maisons d'arrêt, sans subir réellement leur peine, une cause d'encombrement et de contagion. Il est certain que des raisons de constitution ou de santé s'opposeront fréquemment à la transportation d'un assez grand nombre de condamnés. Il est donc indispensable de prévoir dans la loi les cas de nécessité qui rendront parfois son exécution impossible, et il faut considérer comme certain que, par la force des choses, la peine des travaux forcés, pour une partie quelconque des condamnés, continuera de s'exécuter dans la métropole.

« L'accomplissement de la peine en France, quelquefois nécessaire, sera le plus souvent utile.

« Les établissements dans lesquels la nouvelle peine devra être exécutée ne sont encore qu'au début de leur création ; jusqu'à leur achèvement et pendant la première période d'installation, il sera d'une souveraine importance que les condamnés ne soient pas transportés en trop grand nombre, qu'on n'excède jamais, sous ce rapport, les ressources et les possibilités de la colonie ; l'avenir de la mesure, dit avec raison l'exposé des motifs, est dans cette conduite. Même plus tard, quand auront cessé les premiers embarras et les premières fautes inséparables d'un début, il pourra être utile de modérer ou de suspendre, suivant les circonstances, le chiffre de la transportation ; il pourra être avantageux de nous approprier, dans une certaine mesure, préalablement à la translation des condamnés, la pratique anglaise de la préparation cellulaire dans la métropole.

« La disposition qui introduirait dans la loi le principe de l'alternative de la peine continentale ou coloniale n'aurait donc que des avantages ; elle serait la meilleure garantie du succès des nouvelles mesures, en laissant pour leur application une latitude sans limite.

« Sans doute elle donnerait à l'Administration un pouvoir

discrétionnaire dont notre droit criminel offre peu d'exemples ; mais ce pouvoir discrétionnaire est déjà inscrit dans le projet de loi presque à chacun de ses articles. C'est le Gouvernement qui désigne le lieu de la transportation, qui est chargé de faire le règlement pour l'exécution de la peine, qui accorde ou refuse les concessions de terrain et les droits civils, qui, à son gré, envoie les femmes condamnées aux colonies ou les laisse sur le territoire de la métropole. En Angleterre, l'Administration est investie, en ce qui concerne les transports, d'un pouvoir non moins étendu, qui ne soulève aucune plainte.

« Le droit de grâce ne permet-il pas, d'ailleurs, au Gouvernement, de transformer, de modifier à son gré, en les adoucissant, toutes les peines ? »

« En admettant que l'introduction dans la loi de cette alternative pût entraîner quelques inconvénients, ils seraient moindres que ses avantages. Si, toute comparaison faite, il est démontré que la modification demandée est utile, elle doit être adoptée. »

A cela on a répondu :

Si l'on n'a pas prévu les cas de nécessité qui pourront s'opposer à l'exécution de la loi, c'est qu'il était inutile de les prévoir. L'Administration puisera dans le seul fait de cette nécessité le pouvoir qu'on propose de lui accorder ; la pratique lui a toujours reconnu ce droit pour les autres peines et la responsabilité ministérielle n'a jamais été compromise pour en avoir usé. On peut cependant introduire dans la loi sans inconvénients, pour ces cas exceptionnels, une disposition de la même nature, qui laissera toujours, suivant les situations, une peine rigoureusement déterminée ; il n'y aura là ni alternative ni arbitraire.

En dehors de cela, la modification proposée est inadmissible. La raison, les principes, protestent contre l'alternative des peines, contre l'arbitraire du pouvoir en cette matière.

La peine doit être certaine, elle doit être égale. Quand elle a

été prononcée par le juge, elle est acquise à la société, au condamné. Si le droit de grâce la diminue quelquefois ou l'adoucit en la commuant, ce droit personnel au souverain, qui ne s'exerce jamais que dans le cercle de la clémence, ne saurait être confondu avec l'arbitraire administratif.

L'alternative demandée aurait pour conséquence nécessaire, incertitude et inégalité dans la peine, confusion des pouvoirs administratifs et judiciaires.

La peine ainsi instituée serait *bicéphale* : la peine actuelle serait à la fois supprimée et maintenue. Il y aurait là une source d'abus, de faveurs sans règle, de réclamations et de sollicitations incessantes.

Cette alternative ne serait pas prohibée par les principes qu'il faudrait encore la rejeter.

Pour s'en convaincre, il suffit de se rendre compte des motifs qui ont fait décider par le projet que la peine serait subie sur le territoire colonial et non sur le sol français.

La France n'a pas à sa disposition, comme l'Angleterre, à Portland, une île dans sa métropole. Il n'est que trois moyens de faire exécuter les travaux forcés sur le sol français : le maintien des bagnes, le régime des maisons centrales, l'emprisonnement cellulaire.

Rien de tout cela n'est praticable : ce serait où le maintien des abus actuels, ou la confusion des peines ; ce serait aussi la suppression du principal bienfait de la loi : l'expatriation. Comment pourrait-on transporter un condamné aux colonies, après que, durant dix, quinze ou vingt ans, il aurait subi sa peine en France ? Cette transportation tardive ne paraîtrait-elle pas alors empreinte de trop de dureté ? Son âge ne serait-il pas trop avancé pour qu'on pût espérer qu'il s'acclimaterait dans une nouvelle patrie et qu'il y rendrait des services ? Sa santé n'aurait-elle pas été usée par cette longue détention ?

L'introduction d'une pareille alternative, serait, en outre, pour la loi, une perpétuelle cause de destruction.

Au lieu d'être définitivement résolue, la suppression des

bagnes deviendraient ainsi une question toujours pendante ; le régime d'une peine de cette importance serait soumis à toutes les chances des variations du personnel administratif.

Ce germe de mort énerverait la loi et ne lui laisserait plus que le caractère d'une simple expérience ; ce serait une porte toujours ouverte à toutes les résistances, à tous les mauvais vouloirs, à tous les abus.

L'exemple de l'Angleterre est mal à propos invoqué : ce sont des actes du Parlement qui ont déterminé les périodes successives de la cellule, du travail en commun et de la transportation.

Les principes des législations des deux pays diffèrent d'ailleurs essentiellement.

Si, comme cela a été déjà reconnu, il peut être utile d'associer dans une mesure quelconque la préparation de l'emprisonnement cellulaire à la peine des travaux forcés, rien ne prouve encore que cette association ne puisse être pratiquée dans nos possessions maritimes. Ce sera là un des points importants à décider par le règlement d'administration publique confié à la sagesse du Gouvernement. Si, plus tard, il est démontré que le régime de la cellule aux colonies n'est pas praticable, ou qu'il est plus avantageux de le faire subir sur le continent, on avisera. Le système d'emprisonnement cellulaire est à l'étude ; nous ne devons pas le préjuger ; il sera temps lorsqu'on l'établira, d'introduire dans la loi qui en réglera le mode, une disposition spéciale pour sa combinaison avec les travaux forcés. Il est, du reste, bien entendu que le Gouvernement sera toujours juge de la possibilité de la transportation et qu'on ne devra conduire les condamnés dans la colonie pénale qu'autant qu'elle sera en mesure de les recevoir.

Après de longues discussions, après deux conférences avec Messieurs du Conseil d'État, la majorité de votre Commission, tout en repoussant le système de l'alternative, a reconnu qu'il était utile de prévoir les cas d'empêchement que rencontrerait l'exécution de la loi. Un amendement à l'article premier a été

rédigé, dans ce sens, d'accord avec le Conseil d'État ; nous en donnerons plus loin le texte.

Nos délibérations ont dû porter ensuite sur plusieurs points importants, quoique secondaires, dans l'ordre des articles du projet.

Maintiendrait-on la disposition de l'article premier qui confère au pouvoir exécutif le droit de désigner, par un décret, les lieux où sera subie la peine ?

Cette désignation doit-elle, au contraire¹, être faite par une loi ultérieure ou par la loi actuelle ?

Y a-t-il inconvénient à excepter l'Algérie ?

Telles sont les questions diverses dont, à l'occasion de l'article premier, votre Commission a été saisie.

Que le lieu dans lequel la peine est subie ait pour résultat de la faire considérer, comme plus sévère ou plus douce, qu'il soit, par suite, un des éléments d'appréciation de sa gravité, cela paraît incontestable ; le lieu n'est cependant pas la peine elle-même ; les inconvénients de l'arbitraire dans sa désignation sont limités ; le pouvoir exécutif a pour cette désignation des facilités et des avantages qui n'appartiennent au même degré ni au pouvoir législatif ni au pouvoir judiciaire. Si le lieu de la transportation pouvait et devait être perpétuel et unique, il y aurait, il est vrai, convenance à ce qu'il fût désigné ou par une loi ultérieure, comme le demandait M. Millet, ou mieux encore dans la loi actuelle ; mais telle n'est pas la situation. Il peut devenir nécessaire, pour la meilleure exécution de la peine, qu'elle soit divisée en diverses phases, que ces phases soient subies dans des lieux différents ; ces divisions, ces destinations sont susceptibles d'être changées.

Suivant les époques, dans les mêmes colonies, le *convict* a été tour à tour recherché, toléré, repoussé. L'affectation de certains lieux à la déportation est par la force des choses plutôt variable que perpétuelle. Ces considérations ont déterminé votre Commission à conserver au pouvoir exécutif l'attribution qui lui a

été conférée par l'article premier. Il y a là une raison d'utilité qui domine les habitudes législatives.

L'exception faite en faveur de l'Algérie nous a paru justifiée par de nombreux motifs ; la proximité de la France, l'évasion plus facile, l'intimidation diminuée et surtout la situation militaire de cette colonie, exceptionnelle par son importance autant que par sa situation.

Tout en reconnaissant que la désignation des lieux de déportation devait être laissée au pouvoir exécutif, votre Commission s'est cependant naturellement préoccupée du choix qui a été fait de la Guyane française pour l'exécution du décret du 27 mars.

Ce choix manifeste assez l'intention du Gouvernement pour que nous ayons dû être convaincus que ce serait là, au moins immédiatement, le théâtre d'exécution de la loi nouvelle ; elle est, suivant eux, de toutes nos possessions maritimes, celle qui réunit le plus d'avantages pour un établissement de cette nature. Ils ont dit qu'elle était assez éloignée pour que cet éloignement contribuât à l'effet d'intimidation ; assez vaste et assez fertile pour que la colonisation y trouvât pendant de longues années, toutes les conditions de développement. Ils ont ajouté que Cayenne offrirait des ressources précieuses pour le commencement de la colonie pénale et pour le placement des libérés ; que les flots dépendant de la Guyane étaient aussi appelés, par leur proximité, leur peu d'étendue, leur isolement et leur salubrité particulière, à rendre à l'œuvre d'importants services.

S'ils reconnaissent que le climat de cette colonie exige des précautions spéciales et doit être pris en grande considération pour le règlement du travail et l'hygiène des condamnés, ils se fondent sur les relevés de mortalité de la garnison de Cayenne et sur les autres documents qui nous ont été communiqués pour penser que la salubrité de la Guyane n'est pas inférieure à celle de nos autres colonies et que les chances de mortalité dans notre nouvel établissement ne seront pas plus considérables qu'elles ne l'étaient dans les bagnes jusqu'à ce jour.

La majorité de votre Commission, sans contredire aucune de

ces appréciations ou de ces espérances, a pensé que nous devions nous renfermer dans une réserve plus grande ; que nous n'étions pas saisis de la question et qu'il serait inopportun de donner, sans qu'il nous fût demandé, un avis aussi affirmatif.

Les articles 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 14 du projet n'ont soulevé, pour ainsi dire, ni discussion ni observation : il en a été autrement des articles 6, 7, 15 et 16 (1).

L'article 6 décide que la peine des travaux forcés n'emportera plus la mort civile et que, pour les condamnés à cette peine, elle sera remplacée par la dégradation civique et l'état d'interdiction légale.

M. de la Tour avait présenté sur cet article un amendement qui généralisait la suppression de la mort civile et l'étendait à tous les cas où elle est encore prononcée. La majorité de votre Commission, après un examen fort attentif, s'est associée à la pensée de cet amendement et elle avait fait, dans ce sens, au projet de loi, toutes les modifications qui en étaient la conséquence. Cette partie des amendements de votre Commission, après avoir d'abord paru favorablement accueillie par le Conseil d'État, a fini par être rejetée. Mais nous conservons le vif espoir que ce rejet est loin de préjuger, de la part du Gouvernement, l'intention de maintenir la mort civile. Elle ne s'appliquerait plus désormais, sauf peut-être quelque délit militaire, qu'à un cas unique, celui d'une condamnation à mort par contumace. Cette immorale fiction est pour nos codes, une tache que le Gouvernement, nous devons le croire, n'hésitera pas à faire disparaître prochainement.

Notre honorable collègue, M. Guyare-Delalain, avait présenté sur l'article 7 (2) un amendement qui avait pour but de faire

(1) L'article 6 du projet ayant été supprimé dans le texte définitif de la loi du 30 mai 1854 ; il en résulte que tous les articles qui suivent doivent être diminués d'une unité : l'article 7 du projet est ainsi devenu l'article 6 du texte définitif ; l'article 8 est devenu l'article 7..., etc. ; et enfin les articles 15 et 16 sont devenus les articles 14 et 15.

(2) Devenu l'article 6 de la loi de 1854.

fixer par l'arrêt de condamnation le temps pendant lequel le condamné serait tenu de résider dans la colonie après l'expiration de sa peine ; cet amendement enlevait à la peine le caractère habituel de perpétuité, qui est dans notre pensée, un de ses principaux avantages : nous avons dû le repousser. Nous n'avons pas pensé, non plus, devoir accueillir un autre amendement du même auteur, destiné à constater que la loi sur la réhabilitation serait applicable aux individus qui auraient subi la peine de la nouvelle loi. Il nous a semblé inutile de déterminer les rapports que peut avoir la loi qui nous est soumise avec celle que vous avez votée sur la réhabilitation dans la session précédente. Les dispositions de cette dernière loi ne reçoivent du projet actuel ni dérogation, ni atteinte.

Une omission s'était glissée dans l'article 16 (1) ; les prescriptions de la loi, à l'exception des articles 7 (2) et 9 (3), n'y étaient déclarées applicables qu'aux condamnations antérieurement prononcées ; cette application devait évidemment s'étendre aussi aux crimes commis antérieurement ; le Conseil d'État a été d'accord avec nous pour reconnaître l'utilité de cette rectification.

Un membre a considéré la disposition de l'article 16 (1) comme entachée de rétroactivité ; la majorité de la Commission n'a pas partagé ce scrupule. C'est aujourd'hui un principe certain de droit criminel, consacré par la jurisprudence et la doctrine, que la différence dans le mode d'exécution de la peine ne constitue pas une rétroactivité ; cela fut reconnu sans difficulté lors de l'examen fait, en 1846, par les cours de France, du projet de loi sur la réforme des prisons. Le Code pénal ne dit pas même en quel lieu la peine des travaux forcés sera subie. Il est d'ailleurs évident, en fait, que l'aggravation qui résulte de

(1) Devenu l'article 15 de la loi de 1854.

(2) Devenu l'article 6 de la loi de 1854.

(3) Devenu l'article 8 de la loi de 1854.

la loi nouvelle est tout entière dans les articles 7 (1) et 8 (2), qui n'atteignent pas les condamnations antérieures.

Il nous reste à parler de l'article 15 (3); quoiqu'il n'ait pas soulevé parmi nous de divergences, et que le pouvoir qu'il confère au Gouvernement n'ait rencontré dans la Commission que des approbations, nous devons néanmoins vous signaler son extrême importance.

D'après cet article, la situation des condamnés, pendant et après leur peine, le régime disciplinaire des établissements où cette peine sera subie, les concessions de terrains aux condamnés ou aux libérés, en un mot, tout ce qui, châtiment ou récompense, concerne l'exécution de la peine nouvelle, sera l'objet d'un règlement d'administration publique.

Le projet de loi ne détermine que deux choses principales : la durée de la peine ou plutôt ses conséquences, et d'une manière générale, par exclusion de la métropole, les lieux où elle devra s'accomplir.

Le mode d'exécution ou, en d'autres termes, la réalité de la peine, c'est le règlement qui le fixera.

La loi se borne, pour ainsi dire, à poser le principe : l'application du principe est réservée au règlement; il est le complément fécond et indispensable de la loi.

La nature des choses commandait cette distinction; votre Commission s'en félicite au lieu de s'en plaindre. Elle est d'ailleurs convaincue que ce règlement, qui sera *la loi vivante*, en sera aussi, par sa perfection, l'utile et digne couronnement.

Qu'il nous soit permis cependant, tout en exprimant notre confiance dans la maturité et l'expérience qui présideront à l'enfantement difficile de cette œuvre capitale, de consigner ici quelques réflexions qui pourront servir à en assurer les bases.

(1) Devenu l'article 6 de la loi de 1854.

(2) Devenu l'article 7 de la loi de 1854.

(3) Devenu l'article 14 de la loi de 1854.

Ce sera tout à la fois le résumé le plus fidèle et le plus utile des travaux de votre Commission.

Le but de toute peine, nous l'avons déjà dit, doit être : l'expiation du crime, l'amendement du coupable, la préservation de la société ; et c'est parce que la peine nouvelle nous semble mieux garantir que la peine ancienne ce résultat multiple, que nous n'avons pas hésité à lui donner la préférence.

Il n'y a pas à se préoccuper de l'importance relative de ces trois termes d'un même but, de cette triple forme de ce qui, au fond, n'est qu'une seule et même unité ; ces trois parties d'un même tout s'entr'aident mutuellement, et leur isolement est impossible.

Il n'y a pas d'expiation intelligente du crime sans amendement du coupable ; il n'y a pas d'amendement sérieux et sûr sans expiation ; il n'y a pas de préservation complète sans l'amendement du coupable et sans l'expiation exemplaire du crime.

L'intérêt de la société n'est jamais autre que celui de la justice ; ils se confondent toujours.

Le but est donc certain et les dissentiments ne peuvent s'élever que sur les moyens de l'atteindre.

Ce serait une grave erreur de croire que, dans les conditions spéciales de la loi qui nous occupe, et à raison de l'expatriation perpétuelle qui en est le caractère principal, la préservation sociale fût assurée en dehors de l'expiation du crime ou de la réforme du coupable, et qu'il fût, par suite, moins important que d'habitude d'obtenir cette expiation.

C'est le contraire qu'il faut penser.

Deux intérêts sont engagés dans l'exécution de la loi : l'intérêt de la métropole et celui des colonies. Tous les deux sont sacrés, Il y aurait pour la mère patrie égoïsme coupable à concentrer, sans précaution, sans prévoyance sur quelques points des possessions maritimes, le mal dont elle veut se délivrer.

Les colonies sont aussi la patrie et la nation : ce serait un singulier moyen de garantir la société que d'en sacrifier une

partie pour protéger le reste ; le mal serait ainsi déplacé et ne serait pas guéri.

Nous ne pouvons songer à créer une colonie qui ne serait exclusivement composée que de nos forçats ; ce serait une entreprise condamnée par la raison et par l'expérience.

Le projet ne le suppose pas ; il prévoit, au contraire, le placement de l'établissement pénitentiaire dans une colonie déjà existante, et le mélange des libérés, avant ou après leur peine accomplie, avec une population différente. '

Pour que ce mélange, au lieu d'être désastreux pour la colonie à laquelle on l'imposera, puisse lui devenir profitable, il est indispensable que le condamné, pendant sa peine, ait été réformé autant que les ressources humaines le permettent. Le succès de la colonie et de la loi est à ce prix.

Cet amendement dans le système de la nouvelle loi est d'autant plus impérieux, que la société particulière dans laquelle on place le libéré est moins nombreuse. S'il ne se produisait pas, la mère patrie ne tarderait pas, elle-même, à en souffrir ; l'intimidation diminuerait sur le sol français, ou, l'exécution de la loi devenant impossible, il faudrait retomber dans les abus qu'on a voulu supprimer et guérir. Les précédents de l'Angleterre ne laissent sur ce point aucun doute.

C'est donc à cet amendement que le règlement d'administration publique devra tendre par tous les moyens.

Après un siècle et demi d'expérimentation, les Anglais sont arrivés à considérer comme le moyen d'amendement le plus énergique, le plus prompt et le plus sûr, l'emprisonnement solitaire au début, le travail en commun ensuite. Sont-ce là des moyens d'une efficacité particulière à la race britannique ? Il est permis d'en douter ; la nature humaine, dans des conditions de civilisation à peu près égales, obéit, pour le mal et pour le bien, aux mêmes mobiles.

La réflexion vient, d'ailleurs, en cela confirmer les enseignements de l'expérience. Il est facile de comprendre que l'isolement, en mettant l'homme en face de sa propre conscience, en

éloignant de lui les influences mauvaises, en ne laissant pénétrer dans son esprit et dans son cœur que les semences du bien et de la vertu, facilite, au début, plus que tout autre moyen, le repentir et le progrès de l'éducation morale.

Supérieure à tous les autres pour l'amendement, la réclusion cellulaire paraît être aussi un des moyens les plus énergiques de l'expiation. Il n'en est peut-être aucun qui, sans cruauté, soit aussi *exemplaire*. Ses adversaires ne trouvent à lui reprocher qu'un excès de sévérité. Mais il est un terme au delà duquel la solitude, si elle ajoute encore au châtiment, ne sert plus à l'amélioration morale. Passé ce terme, le repentir peut se changer en abattement ou en désespoir.

La régénération du coupable ne saurait, d'ailleurs, être assurée tant qu'il n'a pas été exposé au contact de la vie commune; le travail en commun, sous une discipline à la fois prévoyante, sévère et toujours moralisatrice, est donc un moyen nécessaire d'achever l'œuvre commencée par l'isolement, de s'assurer que l'amélioration obtenue dans la première période n'était pas fugitive et temporaire.

Cette seconde période, indispensable pour l'amendement, l'est aussi comme complément de l'expiation.

Le Gouvernement aura à décider si la combinaison de ces deux moyens, d'une efficacité déjà éprouvée, ne doit pas, à un degré quelconque, trouver place dans le règlement qui assurera l'exécution de la loi qui nous est soumise : il appréciera ainsi, dans le cas où il se prononcerait pour l'épreuve cellulaire, dans quels lieux il conviendra davantage de la faire subir. La métropole et les colonies offrent pour cela à la fois des inconvénients et des avantages : une étude attentive permettra seule de faire le choix préférable.

D'autres moyens encore peuvent être pratiqués avec succès pour compléter l'amendement des condamnés ou pour s'en assurer davantage, avant de les livrer à la liberté de la colonie.

Cette liberté définitive peut être précédée d'une liberté provisoire plus ou moins complète. Le danger de la vie libre pour les

hommes qui, pendant longtemps, furent soumis à la discipline sévère et uniforme du châtiment, c'est d'avoir perdu en quelque sorte l'habitude de se gouverner eux-mêmes. Sous l'empire de cette longue contrainte, le sentiment de la responsabilité de ses actes s'affaiblit ou s'émousse chez le condamné. Il n'est pas impossible d'organiser, entre le châtiment complet et la libération, une situation intermédiaire, dans laquelle le forçat aurait, dans une certaine mesure, la liberté et la responsabilité de sa conduite, le gouvernement de ses intérêts. L'article 11 (1) du projet prévoit cette situation.

Cette période intermédiaire serait, par rapport à la législation anglaise en matière de transportation, une amélioration véritable.

Mais il ne suffira pas d'avoir livré le libéré à la société coloniale dans des conditions telles qu'au lieu d'être pour elle un légitime sujet d'effroi, il puisse lui rendre d'utiles services; il faudra le suivre encore dans cette situation nouvelle, l'y protéger, le surveiller, lui assurer pour le travail et pour le bien tous les encouragements, tous les secours; il faudra aussi qu'il soit bien sûr que, si, malgré ces précautions, malgré cette bienveillance, il venait à retomber dans le crime, sa récidive le plongerait dans les sévérités terribles d'un châtiment inexorable.

A mesure que nous avons avancé davantage dans l'examen du projet, que nous avons mieux pénétré son esprit, reconnu les conditions essentielles de sa mise en œuvre, pressenti ses résultats, nous sommes demeurés plus convaincus que l'amélioration morale des condamnés était la pierre angulaire de la loi.

Avons-nous besoin d'ajouter que la religion doit être et sera le principal moyen de cette amélioration? Elle seule, en effet, peut la rendre et possible et durable.

Elle seule, féconde le repentir, fait comprendre la vertu, la nécessité de l'expiation, inspire aux condamnés la résignation et

(1) Il est évidemment question ici de l'article 12 du projet, devenu l'article 11 de la loi de 1854 (assignation et concession de terrain).

l'espérance et, à ceux qui les dirigent, le dévouement et la charité.

Le chapelain anglais a fait plus encore dans ce pays pour l'amélioration des condamnés que la perfection des règlements de Pentonville ou de Portland : il a été l'âme et le bon génie de la cellule et de l'atelier ; il y a fait pénétrer les rayons bienfaisants du ciel. C'est un point hors de doute, chez tous nos voisins, que l'éducation religieuse est la base de toute réforme pénitentiaire. Pourrait-il en être autrement avec le clergé catholique ?

Notre civilisation est l'œuvre du christianisme : c'est de lui, c'est de ses principes, de son influence manifeste que procède l'idée générale de transformation pénale à laquelle se rattache intimement le projet actuel ; après avoir inspiré le changement de la peine, il doit aussi inspirer son exécution.

Tel est, dans son ensemble et dans ses principaux détails, le projet de loi dont l'examen nous avait été confié. Nous vous en proposons l'adoption avec les légères modifications que nous avons déjà signalées.

Cette loi sera pour notre législation pénale une notable et précieuse amélioration, elle deviendra prochainement le point de départ de réformes de la même nature.

Le succès de la grande innovation qu'elle consacre dépendra cependant, non seulement de la perfection du règlement d'administration publique sur lequel nous venons d'appeler votre attention, mais aussi du choix des hommes qui seront chargés de son exécution.

Que le Gouvernement avise donc. Ni l'armée, ni l'administration, ni le clergé ne lui feront défaut, si, comme nous devons l'espérer, il veut et il sait choisir ; c'est une œuvre à conduire avec prudence et habileté, avec dévouement et avec persévérance.

Le présent et l'avenir de notre société, non moins que l'honneur national, y sont désormais engagés ; il ne faudrait pas

se laisser décourager au début par des difficultés passagères et transitoires : le but est grand et noble, la reconnaissance du pays est acquise aux hommes éminents et utiles dont le concours et les efforts auront permis de l'atteindre.

ANNEXE N° II

LOI sur l'exécution de la peine des travaux forcés.

(Du 30 mai 1854)

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale,
EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

AVONS SANCTIONNÉ ET SANCTIONNONS, PROMULGUÉ ET PROMULGONS ce
qui suit :

LOI

(Extrait du procès-verbal du Corps législatif)

LE CORPS LÉGISLATIF A ADOPTÉ LE PROJET DE LOI dont la teneur
suit :

ARTICLE PREMIER

La peine des travaux forcés sera subie, à l'avenir, dans des
établissements créés par décret de l'Empereur, sur le territoire
d'une ou plusieurs possessions françaises autres que l'Algérie.

Néanmoins, en cas d'empêchement à la translation des con-
damnés et jusqu'à ce que cet empêchement ait cessé, la peine
sera subie provisoirement en France.

ART. 2

Les condamnés seront employés aux travaux les plus

pénibles de la colonisation et à tous autres travaux d'utilité publique.

ART. 3

Ils pourront être enchaînés deux à deux ou assujettis à traîner le boulet à titre de punition disciplinaire ou par mesure de sûreté.

ART. 4

Les femmes condamnées aux travaux forcés pourront être conduites dans un des établissements créés aux colonies ; elles seront séparées des hommes et employées à des travaux en rapport avec leur âge et avec leur sexe.

ART. 5

Les peines des travaux forcés à perpétuité et des travaux forcés à temps ne seront prononcées contre aucun individu âgé de soixante ans accomplis au moment du jugement ; elles seront remplacées par celles de la réclusion, soit à perpétuité, soit à temps, selon la durée de la peine qu'elle remplacera.

L'article 72 du Code pénal est abrogé.

ART. 6 (1)

Tout individu condamné à moins de huit années de travaux forcés sera tenu, à l'expiration de sa peine, de résider dans la colonie pendant un temps égal à la durée de sa condamnation.

Si sa peine est de huit années, il sera tenu d'y résider pendant toute sa vie.

Toutefois le libéré pourra quitter momentanément la colonie en vertu d'une autorisation expresse du Gouverneur. Il ne pourra, en aucun cas, être autorisé à se rendre en France.

En cas de grâce, le libéré ne pourra être dispensé de l'obliga-

(1) L'article 6 du projet de loi a été supprimé de ce texte ; il était ainsi conçu : « Art. 6. La condamnation aux travaux forcés à perpétuité n'entraînera plus la mort civile. Elle entraînera la dégradation civique. »

« Les condamnés aux travaux forcés à perpétuité seront en état d'interdiction légale, conformément aux articles 29 et 31 du Code pénal. »

L'article 7 du projet est ainsi devenu l'article 6 de la loi du 30 mai 1854, qui n'a plus que quinze articles au lieu de seize.

NOTA. — La mort civile a été abolie par la loi du 31 mai 1854.

tion de la résidence que par disposition spéciale des lettres de grâce.

ART. 7

Tout condamné à temps qui, à dater de son embarquement, se sera rendu coupable d'évasion, sera puni de deux ans à cinq ans de travaux forcés.

Cette peine ne se confondra pas avec celle antérieurement prononcée.

La peine pour les condamnés à perpétuité sera l'application de la double chaîne pendant deux ans au moins et cinq ans au plus.

ART. 8

Tout libéré coupable d'avoir, contrairement à l'article 6 de la présente loi, quitté la colonie sans autorisation, ou d'avoir dépassé le délai fixé par l'autorisation, sera puni de la peine d'un an à trois ans de travaux forcés.

ART. 9

La reconnaissance de l'identité de l'individu évadé, ou en état d'infraction aux dispositions de l'article 6, sera faite soit par le tribunal désigné dans l'article suivant, soit par la cour qui aura prononcé la condamnation.

ART. 10

Les infractions prévues par les articles 7 et 8 et tous crimes ou délits commis par les condamnés seront jugés par un tribunal maritime spécial établi dans la colonie.

Jusqu'à l'établissement de ce tribunal, le jugement appartiendra au premier conseil de guerre de la colonie, auquel seront adjoints deux officiers du commissariat de la marine.

Les lois concernant les crimes et délits commis par les forçats et les peines qui leur sont applicables continueront à être appliquées.

ART. 11

Les condamnés des deux sexes qui se sont rendus dignes d'indulgence par leur bonne conduite, leur travail et leur repentir, pourront obtenir :

1° L'autorisation de travailler aux conditions déterminées par l'Administration, soit pour les habitants de la colonie, soit pour les administrations locales ;

2° Une concession de terrain et la faculté de le cultiver pour leur propre compte.

Cette concession ne pourra devenir définitive qu'après la libération du condamné.

ART. 12

Le Gouvernement pourra accorder aux condamnés aux travaux forcés à temps l'exercice, dans la colonie, des droits civils, ou de quelques-uns de ces droits, dont ils sont privés par leur état d'interdiction légale.

Il pourra autoriser ces condamnés à jouir ou disposer de tout ou partie de leurs biens.

Les actes faits par les condamnés dans la colonie, jusqu'à leur libération, ne pourront engager les biens qu'ils possédaient au jour de leur condamnation, ou ceux qui leur seront échus par succession, donation ou testament, à l'exception des biens dont la remise aura été autorisée.

Le Gouvernement pourra accorder aux libérés l'exercice, dans la colonie, de ces droits dont ils sont privés par les §§ 3 et 4 de l'article 34 du Code pénal.

ART. 13

Des concessions provisoires ou définitives de terrains pourront être faites aux individus qui ont subi leur peine et qui restent dans la colonie.

ART. 14

Un règlement d'administration publique déterminera tout ce qui concerne l'exécution de la présente loi, et notamment :

1° Le régime disciplinaire des établissements des travaux forcés ;

2° Les conditions sous lesquelles des concessions de terrains, provisoires ou définitives, pourront être faites aux condamnés ou libérés, eu égard à la durée de la peine prononcée contre eux, à leur bonne conduite, à leur travail et à leur repentir ;

3° L'étendue du droit des tiers, de l'époux survivant et des héritiers du concessionnaire sur les terrains concédés.

ART. 15

Les dispositions de la présente loi, à l'exception de celles prescrites par les articles 6 et 8, sont applicables aux condamnations antérieurement prononcées et aux crimes antérieurement commis.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 3 mai 1854.

Le Président,
BILLAULT.

Les Secrétaires,
Joachim MURAT, Ed. DALLOZ,
Baron ESCHASSÉRIAUX.

(Extrait du procès-verbal du Sénat)

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi relative à l'exécution de la peine des travaux forcés.

Délibéré en séance, au palais du Sénat, le 20 mai 1854.

Le Président,
TROPLONG.

Les Secrétaires,
Comte DE LA RIBOISIÈRE, Am. THAYER,
Baron T. DE LACROSSE.

Vu et scellé du sceau du Sénat :
Baron T. DE LACROSSE.

MANDONS ET ORDONNONS que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au *Bulletin des Lois*, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent, et les fassent

observer, et notre Ministre secrétaire d'État au Département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 30 mai 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :
Le Ministre d'État,
Achille FOULD.

VU et SCELLÉ du grand sceau :
Le Garde des sceaux, Ministre secrétaire d'État
au Département de la justice,
ABBATUCCI.

BIBLIOGRAPHIE

MINISTÈRE DES COLONIES. — *Recueil des lois, décrets et règlements relatifs à la Transportation, à la Déportation et à la Relégation*, 1907.

Arthur GIRAULT. — *Principes de Colonisation et de Législation coloniale*, 1907.

Paul MIMANDE. — *Forçats et Proscrits*, 1897.

L. BEAUCHET. — *Transportation et Colonisation pénale à la Nouvelle-Calédonie* (Dans la *Revue politique et parlementaire*, janvier et mai 1898).

A. FRANCESCHI. — *De l'Organisation locale de la Transportation*, 1895.

Maurice PAIN. — *Colonisation pénale*, 1898.

Francis BROUILHET. — *De la Transportation, son organisation actuelle et ses résultats*, 1899.

Henri RUSSIER. — *Transportation et Colonisation pénale*.

Pierre RENARD. — *Mission en Guyane*, 1911.

ERRATA

Page 34, ligne 7, au lieu de : les *voix* de recours, lire : les *voies* de recours.

Page 43, ligne 29, au lieu de : *celle* qui réussissent, lire : *celles* qui réussissent.

Page 68, ligne 27, au lieu de : *victime* de la maladie, lire : *victimes* de la maladie.

Page 100, ligne 21, au lieu de : matin de 1 à 5 heures, lire : matin *et* de 1 à 5 heures.

TABLE DES MATIÈRES

	PAGES
INTRODUCTION.....	1
PREMIÈRE PARTIE	
Exécution de la peine. — Amendement des condamnés.	13
CHAPITRE I. — ÉTUDE DES CONDITIONS ACTUELLES DE L'EXÉCUTION DE LA PEINE A LA GUYANE.....	16
<i>Art. 1^{er}.</i> — Énumération des lieux d'exécution de la peine. — Effectifs de la transportation.....	18
<i>Art. 2.</i> — Régime disciplinaire.....	23
<i>Art. 3.</i> — Régime pénal. — Évasions..	31
<i>Art. 4.</i> — Locaux. — Promiscuité.....	45
<i>Art. 5.</i> — Alimentation. — Habillement.....	49
<i>Art. 6.</i> — État sanitaire. — Mortalité....	52
<i>Art. 7.</i> — Inégalité dans l'exécution de la peine.....	57
<i>Art. 8.</i> — Exemplarité de la peine. — Amendement des condamnés. — Préservation de la Société.....	62
CHAPITRE II. — RÉFORMES RÉALISABLES DANS L'EXÉCUTION DE LA PEINE.....	70

<i>Art. 1^{er}.</i> — Lieux d'exécution de la peine.....	75
<i>Art. 2.</i> — Régime disciplinaire	75
<i>Art. 3.</i> — Régime pénal. — Évasions.....	78
<i>Art. 4.</i> — Locaux. — Promiscuité.....	79
<i>Art. 5.</i> — Alimentation. — Habillement.....	80
<i>Art. 6.</i> — État sanitaire.....	83
<i>Art. 7.</i> — Nécessité de ramener plus d'égalité dans l'exécution de la peine.....	85
<i>Art. 8.</i> — Amendement des condamnés.....	86

DEUXIÈME PARTIE

Colonisation pénale.....	89
---------------------------------	-----------

CHAPITRE I. — COMMENT LA COLONISATION PÉNALE A ÉTÉ CONDUITE A LA GUYANE. — RÉSULTATS OBTENUS.....	95
--	-----------

<i>Art. 1^{er}.</i> — Main-d'œuvre pénale. — Sa mauvaise qualité.	96
<i>Art. 2.</i> — Travaux exécutés par l'Administration pénitentiaire. — Cultures.....	100
<i>Art. 3.</i> — Cessions de main-d'œuvre aux services publics, aux municipalités et aux particuliers... ..	109
<i>Art. 3 bis.</i> — Emploi de la main-d'œuvre dans les colonies non pénitentiaires. — Sections mobiles.....	121
<i>Art. 4.</i> — Assignation individuelle.....	136
<i>Art. 5.</i> — Concessions de terres et reconstitution de la famille.....	141
<i>Art. 6.</i> — Situation des libérés.....	154

CHAPITRE II. — RÉFORMES RÉALISABLES EN CE QUI A TRAIT A LA COLONISATION PÉNALE.....	174
--	------------

<i>Art. 1^{er}.</i> — Amélioration de la main-d'œuvre pénale.....	177
<i>Art. 2.</i> — Travaux à exécuter et cultures à entreprendre par l'Administration pénitentiaire. — Préparation à la colonisation libre par les Antillais.....	183

<i>Art. 3.</i> — Cessions de main-d'œuvre aux Services publics, aux municipalités et aux particuliers. — Chemin de fer de la Guyane.....	189
<i>Art. 4.</i> — Assignation individuelle.....	196
<i>Art. 5.</i> — Concessions de terres.....	199
<i>Art. 6.</i> — Nécessité d'améliorer la situation des libérés..	202

CONCLUSION

Maintenir la Transportation, et faire exécuter cette peine dans la seule Guyane française.....	213
--	-----

ANNEXE N° 1. — RAPPORT fait par M. du Miral, député au Corps législatif, au nom de la Commission chargée d'examiner le projet de loi relatif à l'exécution de la peine des travaux forcés (Séance du 4 mai 1853).....	I
---	---

ANNEXE N° 2. — Loi du 30 mai 1854 sur l'exécution de la peine des travaux forcés.....	xxxv
---	------

BIBLIOGRAPHIE.....	xli
--------------------	-----

TABLE DES MATIÈRES..	xliii
----------------------	-------

Vu :

Le Président,
Paul LESEUR.

Vu :

Le Doyen,
P. CAUWÈS.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
Pour le Vice-Recteur,
L'Inspecteur d'Académie,
FONTENÉ.

Angers, imp. J. Siraudeau. — 42-2069
